

Princeton University Library



32101 066890326

E1001
23
891

ANNEXA

Library of



Princeton University.

BIBLIOTHEK
ALBRECHT-MAGLICHE

(RECAP)

HE1001

A23

1899

INHALTSVERZEICHNISS.

A. Abhandlungen.

Seite

Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge. Von Jungnickel	1
Beiträge zur Lehre von der Enteignung. Von Dr. Eger. (Schluß.) 27. 239. 442 806. 1092	
II. Die Entschädigung der Grundeigenthümer für die Enteignung von Grundstückstheilen	27. 239. 442
A. der Mehrwerth des abzutretenden Theils	35
B. der Minderwerth des übrigen Grundbesitzes	44
Die nachtheiligen Folgen	52. 239
Die vortheilhaften Folgen	442
III. Das Ansiedlungsrecht der Grundeigenthümer bei Zerstückung ihrer Grundstücke durch theilweise Enteignung	806
1. Uebernahme ganzer Grundstücke	812. 1092
2. Uebernahme bestimmter Grundstückstheile	1099
3. Uebernahme ganzer Gebäude	1102
Die Neuregelung des Arbeiterpensionskassenwesens bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung. Von Hoff	56
Statistische Nachrichten über österreichisch-ungarische Eisenbahnen für die Jahre 1887, 1888 und 1889	71
Die bayerischen Staatsbahnen in den Jahren 1888 und 1889	103
Die Eisenbahnen in Anstralien	115
Ein französisches Werk über Eisenbahnwesen	211
Das finanzielle Ergebniss der preussischen Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1. April 1889/90 und die Jahre 1. April 1882/83 — 1891/92. Von Schremmer	228. 532
Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des preussischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1891	253
Die königlich preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1889/90	296
Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburgbahnen im Rechnungsjahre vom 1. April 1889 bis 31. März 1890	307
Die unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen im Königreiche Sachsen im Jahre 1889	313
Die Eisenbahnen in Frankreich 1886 bis 1889	321. 496

Die Eisenbahnen der Erde	421
Eisenbahnverhältnisse in Italien	432
Deutschlands Getreideernte in 1889 und die Eisenbahnen. Von Thamer	463
Die Eisenbahnen im Großherzogthum Baden im Jahre 1889	469
Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Jahre 1889/90	51
Prozentberechnung über den Personenverkehr auf den königlich preussischen Staatseisenbahnen in den drei Monaten: Dezember 1889, März und Juli 1890. Von Hille	577
Vorbemerkung	577
Tafel 1. Einfache Fahrkarten	578
Tafel 2. Rückfahrkarten	580
Tafel 3. Rundreisekarten (einschl. Sommerkarten)	582
Tafel 4. Die Fahrkarten unter No. 1, 2 und 3 (vorstehend) zusammen	584
Tafel 5. Allgemeine Zeitkarten	586
Tafel 6. Schülerzeitkarten	588
Tafel 7. Arbeiterkarten	590
Tafel 8. Fahrkarten größerer Gesellschaften, zu akademischen Ausflügen, Schulfahrten und Fahrten zu milden Zwecken	592
Tafel 9. Gesamtverkehr nach Wagenklassen und kilometrisch geordnet	594
Tafel 10. Gesamtverkehr nach Wagenklassen und Fahrkarten geordnet	596
Tafel 11. Gesamtverkehr nach Wagenklassen und kilometrisch. (Verhält- niss der einzelnen Klassen zu der Gesamtzahl der Fahrten und der Einnahme I.—IV. Klasse)	598
Tafel 12. Gesamtverkehr nach Wagenklassen und Fahrkarten (Verhält- niss der einzelnen Fahrkarten zu der Gesamtzahl der Fahrten und der Einnahme I.—IV. Klasse)	600
Tafel 13. Verhältniss der verschiedenen Abfertigungsarten	602
Tafel 14. Verhältniss des Verkehrs und der Einnahme in den Entfernungs- zonen	602
Tafel 15. Verschiedene Ermittlungen von Verhältnisszahlen	603
Tafel 16. Verhältniss des Verkehrs und der Einnahme in den einzelnen Zonen für einfache Fahrkarten, gewöhnliche Rückfahrkarten und zu- sammengestellte Rundreisekarten zu dem Gesamtergebniss der ein- zelnen Klassen (nebst Sonderermittlung)	604
Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1890 im Vergleich zu der in den Jahren 1889, 1888 und 1887. Von Thamer	606
Die Haftpflicht der Eisenbahnen aus § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 bei Sachbeschädigungen. Von Göhle	636
Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1889	648
Die Eisenbahnen in Spanien	655
Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1889	660
Die Anrüstung der Eisenbahnzüge mit durchgehenden Bremsen auf den eng- lischen Eisenbahnen mit 3 Tafeln. Von Sebrey	777. 1073
Ueber die Verpflichtung der Gerichte zur Vernehmung von Zeugen in Dis- ziplinarsachen. Von Schmückel	796

<u>Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen nach Vierteljahresabschnitten (1886 bis 1890) mit 3 Tafeln. Von Lobauff</u>	<u>882</u>
<u>Stückgüterversand von und nach entfernt von der Eisenbahnstation gelegenen Orten (Güternebenstellen). Von Dr. Drilling</u>	<u>856</u>
<u>Die Kommunalbesteuerung der Einnahmen des Staates aus dem Eisenbahnbetriebe. Von Mykitta</u>	<u>870</u>
<u>Die württembergischen Eisenbahnen im Rechnungsjahre vom 1. April 1889 bis 31. März 1890</u>	<u>877</u>
<u>Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Geschäftsjahr 1890</u>	<u>887</u>
<u>Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1889</u>	<u>897</u>
<u>Die skandinavischen Eisenbahnen und die Eisenbahnen Norwegens im Jahre 1889/90</u>	<u>905</u>
<u>Die Arbeiterpensions- und Krankenkassen und die Unfallversicherung bei den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1890. Von Hoff</u>	<u>969</u>
<u>Die Eisenbahnen in Rußland (mit Uebersichtskarte)</u>	<u>1029</u>
<u>Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1887 bis 1889</u>	<u>1051</u>
<u>Die Gotthardbahn im Jahre 1890</u>	<u>1111</u>

B. Notizen.

<u>Afrika. Der Betrieb der Eisenbahnen Egyptens</u>	<u>141. 1128</u>
— <u>Die Eisenbahnen in Algier, Tunis und den übrigen französischen Kolonien und Schutzzgebieten am 31. Dezember 1889</u>	<u>1125</u>
<u>Amerika. Eisenbahnbaupläne in Ecuador</u>	<u>148</u>
— <u>Eisenbahnverstaatlichung in Brasilien</u>	<u>339</u>
— <u>Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Columbien</u>	<u>531</u>
— <u>Eisenbahnbauten in Bolivia</u>	<u>531</u>
— <u>Die zunehmende Verbreitung der Güterwagenluftbremse in Nordamerika</u>	<u>1117</u>
<u>Asien. Die anatolische Eisenbahn</u>	<u>140</u>
— <u>Bau einer Eisenbahn durch Sibirien</u>	<u>217</u>
<u>Belgien. Die Nebenbahnen in Belgien</u>	<u>135</u>
<u>Deutschland. Ergebnisse des Verkehrs auf den preussischen Staatsbahnen 1879/80 und 1889/90</u>	<u>130</u>
— <u>Statistisches von den deutschen Eisenbahnen</u>	<u>145. 532. 669. 917</u>
— <u>Umfang der königl. bayerischen Staatseisenbahnen am 1. Januar 1891</u>	<u>339</u>
— <u>Die Verkehrsanstalten und die Unfallversicherung</u>	<u>340</u>
— <u>Zur Reform der Personentarife</u>	<u>524</u>
— <u>Vermehrung des Güterwagenparks der großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen</u>	<u>531</u>
— <u>Die Ausnutzung der Personenzüge und Schnellzüge</u>	<u>665</u>
— <u>Nachweisung der am 1. April 1891 auf den preussischen Staatseisenbahnen mit Sicherheitskuppelungen an Stelle der Nothketten ausgerüsteten Eisenbahnwagen</u>	<u>673</u>
— <u>Die Entwicklung des Verkehrs auf der Berliner Stadt- und Ringbahn</u>	<u>1120</u>
<u>Europa. Steinkohlenförderung in Europa</u>	<u>1120</u>

Frankreich. Betriebseinnahmen der französischen Haupthahnen	148. 674
— Ein neuer Eisenbahntarifgesetzentwurf in Frankreich	666
Großbritannien. Kobleuerzeugung und Kobleverkehr in England und Schottland	667
Italien. Dampftrambahnen in Italien	916
Niederlanden. Die Trambahnen in den Niederlanden	676
Oesterreich-Ungarn. Die in Ungarn belegenen Strecken der österreichisch- ungarischen Staatseisenbahngesellschaft	913
Rußland. Wetterdienst bei den russischen Eisenbahnen	134
— Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen	150. 921
— Kirchenwagen der transkaspischen Eisenbahn	530
— Ueber die Ergebnisse der Bergwerksindustrie in Russland	668
Schweden. Der Staat und die Eisenbahnen	133
Spanien. Signalvorrichtungen für die Zuginsassen auf den spanischen Eisen- bahnen	1122

C. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Banpolizei. Errichtung neuer Ansiedelungen. Endurtheile des Oberverwal- tungsgerichts vom 29. November 1889, 28. März und 10. Juni 1890	364
— Errichtung neuer Ansiedelungen in der Provinz Hannover. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 18. März 1890	365
Befugniß der Behörden. Stellung der Behörde, welche von einer anderen um Ausführung einer Amtshandlung ersucht wird, zu der Frage der Recht- mäßigkeit des Ansuchens. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 4. September 1890	951
Eisenbahnverstaatlichung in Preußen. Rechte des preussischen Staates an dem durch die Verstaatlichungsverträge auf ihn übergegangenen Ver- mögen der Eisenbahngesellschaften. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 29. November 1890	547
Euteignungsrecht. Werthberechnung für ein bebautes Grundstück, von welchem im Falle einer Neubehauung ein Theil zur Strafsenverbreiterung entgeltlich abgetreten werden muß. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 16. September 1890	162
— Beginn der Frist zur Beschreibung des Rechtsweges nach § 30 des Enteig- nungsgesetzes vom 30. Juni 1874 hinsichtlich der Miether. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 11. März 1889	368
— Wem gebühren die Zinsen hinterlegter Entschädigungsgelder? Erkenntniß des Reichsgerichts vom 26. Oktober 1889	369
— Im Enteignungsverfahren ist für die Bemessung der Entschädigung der Zeitpunkt des Entschädigungs-Feststellungsschlusses maßgebend. Er- kenntniß des Reichsgerichts vom 17. März 1891	1151
— Bei der Berechnung der Werthminderung, welche bei Theileuteignung das Restgrundstück in Folge der neuen Anlage erleidet, kommt der Zustand,	

wie er durch die letztere in ihrer Gesamtheit geschaffen wird, als maßgebend in Betracht. Nachtheile, welche durch Unterbrechung einer Wegeverbindung entstehen, können daher insoweit nicht in Rücksicht gezogen werden, als sie durch einen von dem Unternehmer geschaffenen Ersatz für diese Wegeverbindung wieder ausgeglichen werden. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 23. Juni 1891 1156

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen. In welchem Umfang unterliegt das Reineinkommen der preussischen Staatseisenbahnen der Besteuerung durch die preussischen Gemeinden? Endurtheil des Obergerverwaltungsgerichts vom 24. Oktober 1890 163. 360

— Feststellung der den einzelnen Gemeinden zur Besteuerung zu überlassenden Antheile an dem steuerbaren Reineinkommen der Staatseisenbahnverwaltung. Endurtheil des Obergerverwaltungsgerichts vom 24. Oktober 1890 942

— Hinsichtlich solcher nach § 2 des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1886 die Steuerpflicht begründender Anlagen, welche sich zugleich über preussische Gemeindebezirke und über Bezirke nicht abgaberechtiger Kommunalverhältnisse erstrecken, findet auf die Berechnung der Antheile der preussischen Gemeinden an dem abgabepflichtigen Reineinkommen der § 7h des Gesetzes sinngemäße Anwendung. Endurtheil des Obergerverwaltungsgerichts vom 29. Juni 1891 1145

— Die nach dem Kommunalabgabengesetz vom 27. Juli 1886 abgabeberechtigten Gemeinden sind zur Besteuerung der Staatseisenbahnverwaltung bereits in demjenigen Jahre berechtigt, in welchem das nach § 2 dieses Gesetzes ihr Abgaberecht begründende Verhältniß seinen Anfang genommen hat. Endurtheil des Obergerverwaltungsgerichts vom 25. November 1890 349. 943

— Berechnung der in den abgabeberechtigten Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen. Endurtheil des Obergerverwaltungsgerichts vom 7. April 1891 1181

— Bei welcher Gemeinde kommt das Dienst Einkommen eines im Eisenbahnbetriebe angestellten Beamten als Ausgabe im Sinne des § 7h des Kommunalabgabengesetzes in Betracht? Endurtheil des Obergerverwaltungsgerichts vom 28. November 1891 346. 944

Gemeindebesteuerung. Die Steuer vom Einkommen des Staatsfiskus aus den Domainen fällt dem Staatsfiskus und nicht dem Domainenpächter zur Last. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 29. Mai 1889 359

Haftpflicht. Entschädigungsanspruch gegen eine Eisenbahnverwaltung wegen eines Unfalls bei dem Betriebe, welchen eine nach dem Unfallversicherungsgesetz versicherte, aber nicht im Betriebe der Eisenbahn beschäftigte Person erlitten hat. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 26. November 1889 152

— Kosten für vermehrte Aufwartung und Pflege eines Verunglückten sind Heilungskosten im Sinne des § 3 N. 2 des Haftpflichtgesetzes. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 11. Februar 1890 358

— Erhöhung der zuerkannten Rente, wenn sich die Verhältnisse wesentlich ändern. Beförderung der Hinterbliebenen des in Folge Unfalls aus dem Dienst geschiedenen Beamten in eine höhere Stelle. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 19. Januar 1891 924

<u>Haftpflicht. Verjährung der einzelnen aus einem bestimmten Unfall entspringenden Ansprüche. Zeitpunkt der Unterbrechung der Verjährung, wenn einer der mehreren Ansprüche im Laufe des Verfahrens als zulässige Erweiterung des Klageantrags geltend gemacht wird. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. Januar 1891</u>	928
— Schadenersatzanspruch des bei dem Betriebe einer Eisenbahn Verletzten im Falle seiner Weigerung, sich zur Beseitigung oder Verminderung der eingetretenen Arbeitsunfähigkeit einer Operation zu unterziehen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. Januar 1891	934
<u>Haftpflichtrecht. Haftpflicht des Eisenbahnunternehmens bei einem durch Funkenanswurf entstandenen Waldbrand. Einrede eigenen Verschuldens des Geschädigten. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. November 1890 . .</u>	543
<u>Jagdrecht. Berücksichtigung der Eisenbahngrundstücke bei Vertheilung von Jagdpachterträgen. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 27. März 1890</u>	366
<u>Konzeptionswesen. Unter welchen Voraussetzungen bedarf es zur Anlage von Geleisbahnen der vorgängigen Erlaubnis? Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 13. September 1890</u>	158. 366
<u>Krankenversicherung der Arbeiter. Regressanspruch der Betriebsunternehmer und Kassen an Gemeinden oder Armenverbände wegen geleisteter Unterstützungen an Hilfsbedürftige. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 10. April 1890</u>	367
— Arbeiter zur Herstellung und Unterhaltung der erforderlichen Betriebswerkzeuge zählen zum Gewerbetriebe selbst. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 28. April 1890	367
— Für die Rechte der in krankenversicherungspflichtiger Beschäftigung stehenden Personen ist lediglich die Thatsache dieser Beschäftigung maßgebend. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 23. Oktober 1890	949
— Anfang der 13wöchigen Krankenunterstützung. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 23. Oktober 1890	949
— Verbleiben bei einer Krankenkasse als Mitglied nach Ausscheiden aus der die Mitgliedschaft begründenden Beschäftigung. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 27. Oktober 1890	950
— § 57 Abs. 4 des Krankenversicherungsgesetzes bezieht sich nur auf privatrechtliche Schadensansprüche gegen Dritte. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Januar 1891	950
<u>Kreisordnung. Vorbedingung für das Zustandekommen eines Kreisausschussesbeschlusses. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 12. Juni 1890 .</u>	368
<u>Oeffentliches Recht. Ansprüche, welche in die Befugnis der Staatseisenbahnverwaltung und in letzter Instanz des Ressortministers zur Feststellung und Abänderung der Fahrpläne eingreifen, sind in Preußen dem Rechtswege entzogen. Erkenntnis des preussischen Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 13. Juni 1891</u>	939
<u>Organisation der Staatseisenbahnverwaltung. Geschäftskreis der königlichen Eisenbahnbetriebsämter. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Dezember 1890</u>	549. 951

Organisation der Staatseisenbahnverwaltung. Klagen der Staatseisenbahnbeamten wegen vermögensrechtlicher Ansprüche aus ihrem Dienstverhältniß sind in allen Fällen gegen die königlichen Eisenbahndirektionen, nicht gegen die Eisenbahnbetriebsämter zu richten. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 23. Februar 1891	6-9
Prozessrecht. Haben die ordentlichen Gerichte dem Ersuchen der Disziplinarbehörden oder deren Vorsteher um zeugeneidliche Vernehmung bestimmter Personen im Wege der Rechtshilfe zu entsprechen? Welche Rechtsmittel sind im Falle der Versagung der Rechtshilfe gegen den Beschluß des darum angegangenen Amtsgerichts gegeben? Erkenntniß des Kammergerichts zu Berlin vom 6. Oktober 1890	677
<u>Rechtskraft der in Beschwerdesachen gegen polizeiliche Verfügungen ergangenen Bescheide. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Dezember 1889</u>	368
<u>Strafrecht. Die den Eisenbahnbediensteten obliegenden Pflichten im Sinne des § 316 Abs. 2 des St. G. B. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 14. Januar 1890</u>	359
<u>Straßen- und Wegebau. Unterhaltung einer im Zuge eines öffentlichen Weges liegenden Brücke. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Juni 1890</u>	360
— <u>Verwaltungsstreitverfahren in Wegebau-sachen. Westpreussisches Wegebau-reglement. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 6. Mai 1890 . . .</u>	361
— <u>Besondere Beiträge zur Unterhaltung öffentlicher Wege für deren Abnutzung durch Unternehmer von Fabriken. Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 20. Dezember 1889 und 22. April 1890</u>	361
— <u>Anlage und Unterhaltung neuer Straßen. Zuständigkeitsverhältnisse. Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 11. April 1890 und vom 10. Juni 1890</u>	362
— <u>Herstellung und Unterhaltung der Bürgersteige. Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 14. März 1890 und 18. März 1890</u>	363
— <u>Beitragspflicht zu den Kosten der Straßenanlagen. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 16. Mai 1890</u>	363
— <u>Verlegung öffentlicher Wege. Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 25. Februar und vom 1. Juli 1890</u>	363
— <u>Begriff einer Privatstrasse. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 1. April 1890</u>	364
— <u>Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 3. und 26. Februar 1891</u>	941
— <u>Das Entstehen öffentlicher Straßen, für deren Anlage Straßensuchlinien festgesetzt sind. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 30. Dezember 1890</u>	945
— <u>Uebergänge über Straßen und Chausseegräben zur Zugänglichmachung angrenzender Grundstücke. Deren Anlage und Unterhaltung. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 23. Dezember 1890</u>	945
— <u>Die Heranziehung von Fabriken u. s. w. mit Präzipualleistungen für den Wegebau. Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 16. und 19. September 1890</u>	946

Straßen- und Wegebau. Instandsetzung eines Weges für Rechnung des Unterhaltungspflichtigen bei Gefahr im Verzug. Endurtheil des Oherverwaltungsgerichts vom 16. Dezember 1890	947
— <u>Rechtliche Natur der Zufuhrwege zu den Bahnhöfen. Entstehung öffentlicher Wege in Hannover. Endurtheil des Oherverwaltungsgerichts vom 30. Januar 1891</u>	<u>686, 947</u>
— Handhabung der Wegepolizei nach kurhessischem Wegerecht. Endurtheil des Oherverwaltungsgerichts vom 13. Januar 1891	948
— Handhabung der Wegepolizei im vormaligen Herzogthum Nassau. Endurtheil des Oherverwaltungsgerichts vom 29. April 1890	948
— Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde in den linksrheinischen Theilen der Rheinprovinz. Endurtheil des Oherverwaltungsgerichts vom 26. Februar 1891	948
— Inwieweit kann der Fiskus als Wegehanpflichtiger die Besitzer von Fahren u. s. w. zu Präzipualleistungen für den Wegebau auf Grund der dieserhalb für einzelne Landestheile ergangenen gesetzlichen Vorschriften heranziehen? Erkenntnis des Oherverwaltungsgerichts vom 17. März 1891	936
<u>Unfallversicherung. Entschädigungsanspruch gegen eine Eisenbahnverwaltung wegen eines Unfalls bei dem Bahnbetriebe, welchen eine, nach dem Unfallversicherungsgesetz versicherte, aber nicht im Betriebe der Eisenbahn beschäftigte Person erlitten hat. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. November 1889</u>	<u>162</u>
— <u>Bedeutung des „Unfalls bei dem Betriebe.“ Erkenntnis des Reichsgerichts vom 4. Juli 1890</u>	<u>845</u>
— <u>Der § 98 des Unfallversicherungsgesetzes findet in allen Fällen Anwendung, in welchem dem Entschädigungsberechtigten ein Schadensersatzanspruch gegen einen Dritten zusteht. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. November 1889</u>	<u>356</u>
— <u>Das Unfallversicherungsgesetz setzt einen erkennbaren ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Betriebe und dessen besonderen Gefahren und dem Unfall voraus. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 11. Oktober 1889</u>	<u>357</u>
— <u>In der Betriebsverwaltung eines Bundesstaats angestellte Beamte im Sinne des § 4 des Unfallversicherungsgesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. Mai 1890</u>	<u>357</u>
— <u>Unterlassung der Anzeige von einem Unfall an eine Versicherungsanstalt. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 5. Juni 1890</u>	<u>358</u>
— <u>Anspruch auf Entschädigung aus dem Unfallversicherungsgesetz neben dem Anspruch auf statutenmäßige Unterstützung durch eine Hilfskasse. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 19. April 1890</u>	<u>536</u>
— <u>Löschhilfe einer aus Arbeitern einer Eisenbahnwerkstätte gebildeten Feuerwehr als Eisenbahnbetriebsthätigkeit im Sinne des Unfallversicherungs- und des Ansiedlungsgesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. November 1890</u>	<u>540</u>
— <u>Sind nach § 5 des Unfallversicherungsgesetzes die Berufsgenossenschaften auch zur Lieferung künstlicher Gliedmaßen verpflichtet? Erkenntnis des Reichsversicherungsamts vom 16. Januar 1891</u>	<u>543</u>

<u>Wasserrecht. Räumung der Wasserläufe. Hannoversches Recht. Endurtheil des Obergerverwaltungsgericht vom 9. Juni 1890</u>	<u>366</u>
<u>— Räumung eines Wasserzuges. Endurtheil des Obergerverwaltungsgerichts vom 8. November 1890</u>	<u>349</u>

Gesetzgebung.

<u>Bayern. Allerhöchste Verordnung vom 19. März 1891, betreffend die Fürsorge für das nichtpragmatische statismäßige Personal der königlichen Verkehrsanstalten in Folge von Betriebsunfällen</u>	<u>737</u>
<u>Colombien, Vereinigte Staaten von. Gesetz vom 18. Oktober 1890, betr. den Bau der Eisenbahn von Buenaventura nach Manizales</u>	<u>562</u>
<u>Deutschland. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890</u>	<u>368. 692</u>
<u>Frankreich. Gesetz vom 27. Dezember 1890, betr. die Dienstverträge und die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahndiensteten und der Eisenbahngesellschaften</u>	<u>559</u>
<u>— Entwurf eines Gesetzes, betr. die Beförderung von Gütern auf den Hauptbahnen</u>	<u>743. 953</u>
<u>— Gesetz vom 14. März 1891, betr. die Annahme der mittleren Ortszeit von Paris als gesetzliche Zeit für Frankreich und Algier</u>	<u>559</u>
<u>— Gesetzentwurf, betr. Genehmigung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890</u>	<u>368. 692</u>
<u>Hessen, Großherzogthum. Gesetz vom 15. November 1890, betr. die Herstellung von Nebenbahnen</u>	<u>383</u>
<u>Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, abgeschlossen zu Bern am 14. Oktober 1890</u>	<u>692</u>
<u>— Reglement, betr. die Errichtung eines Zentralamtes</u>	<u>718</u>
<u>— Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr</u>	<u>720</u>
<u>Italien. Verordnung vom 30. Juni 1891, betr. Uebertragung des Betriebes der Eisenbahnlinien Turin - Torre Pellice und Bricherasco - Barge an die Eisenbahnrigade</u>	<u>953</u>
<u>— Reglement vom 13. April 1890, betr. den Verkehr von Lokomotiven, welche mittelst Dampfes oder anderer mechanischer Kraft betrieben werden, auf den Landstraßen</u>	<u>186</u>
<u>— Verordnung des Ministers des Innern vom 28. Mai 1891, betr. die Reinigung und Desinfektion von Eisenbahnwagen und Schiffen, welche zur Beförderung von Vieh gedient haben</u>	<u>1159</u>
<u>Oesterreich-Ungarn. Verordnungen, Erlasse n. s. w. nach dem österreichischen Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt 179. 387. 557. 743. 952. 1159</u>	
<u>— (Oesterreich). Gesetz vom 28. Dezember 1890 wegen Verlängerung des Gesetzes vom 17. Juni 1887, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen getroffen wurden</u>	<u>386</u>

Oesterreich-Ungarn. (Galizien.) Galizisches Landesgesetz vom 28. Januar 1891 über die Benutzung öffentlicher nicht ärarischer Straßen zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen, sowie zu anderen gemeinnützigen Zwecken	557
— (Oesterreich.) Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. November 1890 über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben	180
Oldenburg. Gesetz für das Herzogthum Oldenburg vom 13. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung	178. 557
— Gesetz vom 30. Dezember 1890, betr. Abänderung des Art. 12 B des Gesetzes vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung	741
— Gesetz vom 3. Januar 1891, betr. Abänderung des Gesetzes vom 24. Februar 1879 betr. Verminderung der durch den Eisenbahnbetrieb entstehenden Feuergefahr	741
Preussen. Gesetze, Verordnungen, Erlasse nach dem preussischen Eisenbahnverordnungsblatt	165. 369. 553. 737. 951 1157
— Gesetz vom 20. Juni 1891, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes	253
Russland. Verordnung vom 18./30. September 1890, betr. Abänderung einiger Bestimmungen der provisorischen Vorschriften über die der Zollbehandlung unterliegenden Eisenbahnsendungen	186
— Kaiserlicher Erlaß vom 16. 28. April 1890, betr. die Errichtung einer Spar- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft	186
— Kaiserlicher Erlaß vom 18./30. August 1890, betr. Verschmelzung der Eisenbahnen Tambow-Koslow und Tambow-Saratow	388
— Kaiserl. Erlaß vom 24. August 1890, betr. Verschmelzung der Eisenbahnen Samara—Ufa und Ufa—Slatoust	388
— Verordnung vom 31. August 1890, betr. die Gebühren, welche seitens der Eisenbahnen für die durch ihre Bediensteten bei russischen Zollämtern vermittelte Zollabfertigung beförderter Güter zu erheben sind	388
— Verordnung vom 19./31. Oktober 1890, betr. den öffentlichen Verkauf nicht abgeforderter Gepäckstücke und Güter seitens der Eisenbahnen	389
— Verordnung vom 25. Oktober 1890, betr. die Rückausfuhr ausländischer Güter, für welche Zoll nicht bezahlt ist	389
— Verordnung vom 26. Oktober 1890, betr. die Beförderung ausländischer Waaren im Durchgangsverkehr durch Russland auf Eisenbahnen	389
— Verordnung vom 7./19. November 1890, betr. die Versammlungen der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten	390
— Verordnung vom 19. November 1890, betr. die Einrichtung von Personenwagen	390

<u>Rußland. Verordnung vom 1./13. Dezember 1890, betr. die Beförderung lebenden Viehs auf Eisenbahnen</u>	<u>390</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 26. November 1890, betr. die Erhöhung des Betriebskapitals der Nowotorschokeisenbahn</u>	<u>559</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 24. Dezember 1890, betr. die Verstaatlichung der Kursk—Charkow—Asowseisenbahn</u>	<u>560</u>
— <u>Verordnung vom 17./29. Januar 1891, betr. die Desinfektion der Viehwagen</u>	<u>590</u>
— <u>Verordnung vom 17./29. Januar 1891, betr. die Berichterstattung über Eisenbahnunfälle</u>	<u>560</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 25. Januar 1891, betr. Kostenberechnung für Beförderung von Sonderzügen und einzelnen Wagen auf Bestellung des kaiserlichen Hofes und der Höfe der zur kaiserlichen Familie gehörigen Personen</u>	<u>561</u>
— <u>Verordnung vom 11./23. Februar 1891, betr. die Beförderung lebenden Viehes auf Eisenbahnen</u>	<u>561</u>
— <u>Verordnung vom 8./20. Januar 1891, betr. Vorschriften für die Benutzung der Warteräume der Eisenbahnstationen und der Züge seitens der Reisenden</u>	<u>748</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 15. Februar 1891, betr. die Heranziehung der zu Zwangsarbeit verurtheilten Verbannten zum Bau der Ussuribahn</u>	<u>748</u>
— <u>Verordnung vom 22. Februar 1891, betr. die Anordnung von Frauenabtheilen in den Personenzügen</u>	<u>748</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 18./30. März 1891, betr. den Ankauf der Libau-Romnyer Eisenbahn für den Staat</u>	<u>749</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 18./30. März 1891, betr. Errichtung einer Abtheilung für die Prüfung der Jahresrechnungen derjenigen Privatbahnen, welche einer besonderen Kontrolle nicht unterworfen sind</u>	<u>749</u>
— <u>Verordnung vom 18./30. März 1891, betr. die Beförderung von explodirbaren Stoffen auf Eisenbahnen und Verzeichniß derjenigen Stoffe, deren Beförderung auf Eisenbahnen ausgeschlossen ist</u>	<u>750</u>
— <u>Verordnung vom 26. März 1891, betr. die Lieferfristen für die auf Eisenbahnen beförderten Güter</u>	<u>750. 965</u>
— <u>Verordnung vom 18./30. April 1891, betr. Statistik der Eisenbahnunfälle</u>	<u>750</u>
— <u>Zeitweilige Bestimmungen vom 14. Dezember 1890 über die Gewährung von Tarifvergünstigungen für Kongresse u. s. w. und für Anstellungen, welche mit Genehmigung der Regierung zu gemeinnützigen Zwecken eröffnet werden</u>	<u>953</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 1./13. April 1891, betr. die Regelung der finanziellen Beziehungen der Krone zur Moskan-Brester Eisenbahngesellschaft</u>	<u>956</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 8./20. April 1891, betr. die technischen Eisenbahnschulen</u>	<u>957</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 8./20. April 1891, betr. Uebertragung von Eisenbahnbauten an die russische Südwestbahngesellschaft</u>	<u>957</u>
— <u>Kaiserlicher Erlaß vom 12./24. April 1891, betr. den Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Odessa nach Ovidopol</u>	<u>957</u>

<u>Rußland. Kaiserlicher Erlaß vom 27. Mai 1891, betr. das Berner internationale Uebereinkommen betr. den Eisenbahnfrachtverkehr.</u>	<u>1161</u>
— Kaiserlicher Erlaß vom 31. Mai 1891, betr. Bau einer Nebenbahn durch die Schnja-Iwanowaer Eisenbahngesellschaft.	1162
— Kaiserlicher Erlaß vom 3./15. Juni 1891, betr. die Erhöhung des Obligationenkapitals der Losowo-Sewastopoler Eisenbahngesellschaft.	1162
— Kaiserlicher Erlaß vom 3./15. Juni 1891, betr. den Bau der Bahn Kursk-Woronesch und das Legen des zweiten Geleises auf der Strecke Kursk-Kiew	1162
— Verordnung vom 4. 16. Juni 1891, betr. die Unterhaltung und den Gebrauch des Rollmaterials der für die öffentliche Benutzung bestimmten russischen Eisenbahnen.	1163
— Kaiserlicher Erlaß vom 11. 23. Juni 1891, betr. die Beileibung der Getreidesendungen durch die kaiserliche Bank und die Eisenbahnen.	1163
— Kaiserlicher Erlaß vom 11. 23. Juni 1891, betr. den Bau einer Eisenbahn von Rjasan nach Kasan und Erweiterungen der Eisenbahn Moskau—Rjasan. . .	1164
— Kaiserlicher Erlaß vom 15./27. Juni 1891, betr. Bau einer Eisenbahn von Wladikawkas nach Petrowsk und Erweiterung der Wladikawsker Bahn	1164
— Kaiserlicher Erlaß vom 15./27. Juni 1891, betr. den Bau von schmalspurigen Nebenbahnen seitens der Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft.	1164
— Verordnung vom 12./24. Juni 1891, betr. Vergünstigungen für weibliche Aerzte bei Benutzung der Eisenbahnen.	1165
— Kaiserlicher Erlaß vom 5./17. Juli 1891, betr. den Bau einer Nebenbahn von Orenburg nach Iletzka.	1165
— Kaiserlicher Erlaß vom 7./19. Juli 1891, betr. den Betrieb der Nikolaibahn. .	1165
— Verordnung, betr. die von den Eisenbahnen zu erhebenden Nebengebühren. .	1166
<u>Schweiz. Bundesgesetz vom 26. September 1890, betr. die arbeitsunfähig gewordenen eidgenössischen Beamten und Angestellten.</u>	<u>387</u>
<u>Württemberg. Verfügung des Ministeriums der answärtigen Angelegenheiten vom 30. März 1890, betr. die Geschäftsordnung der königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.</u>	<u>166. 556</u>
— Königliche Verordnung vom 18. September 1890, betr. die Ermächtigung der königlichen Eisenbahnverwaltung zur Erwerbung des für den Bau einer Eisenbahn von Reutlingen nach Honau erforderlichen Grundeigentums im Wege der Zwangsenteignung.	177
— Verfassungsgesetz vom 20. Dezember 1888, betr. die Abänderung des § 30 der Verfassungsrkunde.	369
— Gesetz vom 20. Dezember 1888, betr. die Zwangsenteignung von Grundstücken und von Rechten an Grundstücken.	369
— Gesetz vom 9. Juni 1891, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für außerordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1891/93.	554. 952.

D. Bücherschau.**Besprechungen.**

Abt, F. Die Praxis des Lokalbahnbetriebes	194
Ackermann, Th. Die Wegebaukunst im Geltungsbereich des preussischen Landrechts	188
Acworth, W. M. The Railway and the traders	958
Album de statistique graphique	758
Beigel, R. Die Buchführung nach den gesetzlichen Bestimmungen des deutschen Reiches und des Auslandes	766
Brädicke, C. Die Reform der Gütertarife mit besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirthschaft	403
Buschmann und Götze. Taschenkalender zum Gebrauche bei Handhabung der Arbeiterversicherungsgesetze	199
Colson, C. Transports et tarifs, précis du régime des routes et chemins	754
Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn	196
Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des deutschen Reichs	197
Fircks, Frb. v. A. und Petersilie, Dr. A. Taschenkalender für Verwaltungsbeamte	196
Friedrichsen. Tabelle zur Berechnung der Flächeninhalte der Terrainbreiten und der Böschungsbreiten der Querprofile bei Wege- und Grabenbanten	1172
Generalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen	756
Gleim, W. Das Recht der Eisenbahnen in Preussen	391
Götze und Buschmann. Taschenkalender zum Gebrauche bei Handhabung der Arbeiterversicherungsgesetze	199
Gostkowski, R. Die Mechanik des Zugverkehrs auf Eisenbahnen	760
Hensinger von Waldegg (Mayer A. W.) Kalender für Eisenbahntechniker	197
Hoffmann, L. Ist der Engel'sche Zonentarifvorschlag durchführbar?	1170
Jonstorff, H. Die Untersuchung von Feuerungsanlagen	1174
Kalender für Eisenbahntechniker von Hensinger von Waldegg und von Meyer A. W.	197
— für Straßen-, Wasserbau- und Kulturingenieure von A. Reinhard	197
Krämer, J. Neuerungen in der Anwendung der Elektrizität beim Eisenbahndienst	566
Krönig, F. Die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen	761
Kronberg, Dr. Illustrierte Patentrolle der Eisenbahntechnik	960
Mayer, A. v. Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen	1176
Martens, A. Untersuchungen mit Eisenbahnmaterialien	405
Miles Ferrarius, Dr. Die Eisenbahnen und die Kriegführung	194
Monatschrift für deutsche Beamte	564
Oberbeck, H. und Sarrazin, O. Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit oder ohne Uebergangskurven. 5. Auflage	190

<u>Odrich, O. Zur Reformfrage des Personentarifs der Eisenbahnen in Deutschland</u>	1170
<u>Petersilie, Dr. A. und Fircks, Frbr. v. A. Taschenkalender für Verwaltungs- beamte</u>	196
Picard, A. <u>Traité des chemins de fer</u>	211
Reinhard, A. <u>Kalender für Straßen-, Wasserbau- und Kulturingenieure</u>	197
Röll, Dr. V. und Wurmb, C. (Kienesperger, F. und Laug, Ch.) <u>Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens</u>	1167
<u>Russel Tratman E. E. Report on the substitution of metal for wood in Railroad ties</u>	191
Sarraziu, O. und Oberbeck, H. <u>Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit oder ohne Uebergangskurven. 5. Auflage</u>	190
Scharowsky, C. <u>Säulen und Träger</u>	1172
Schneeli, D. M. <u>Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrscheins</u>	195
Schneider, A. <u>Ueber Gebirgseisenbahnen</u>	1173
<u>Schwab, Dr. J. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn- frachtverkehr</u>	394
<u>Staatseisenbahnverwaltung. Zur Umgestaltung der preussischen Staats- eisenbahnverwaltung</u>	403
<u>Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen in graphischer Dar- stellung</u>	409
<u>Wandel, K. Das Patentgesetz vom 7. April 1891 und das Gesetz, betr. den Schutz von Gebrauchsmustern vom 1. Juni 1891</u>	1173
Weichs, F. <u>Das Lokalbahnwesen, seine Organisation und Bedeutung für die Weltwirtschaft</u>	563
<u>Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und ans verwandten Gebieten</u>	200. 410. 567. 767. 961. 1178
<u>Zeitschriften</u>	201. 411. 568. 768. 963. 1180

Berichtigungen.

- S. 78 Ueberschrift: „Statistische“ muß heißen „Staatliche“.
- S. 128 bei Posten 12. Einnahme: statt „S“ ist „d“ zu setzen.
- S. 130 Zeile 12 von unten: „eine Lokomotive“ muß heißen „ein Kilometer“. —
Zeile 8 von unten: „47,0 pCt.“ muß heißen „44,0 pCt.“.
- S. 132: Folgende Zahlen in der Tabelle Zeile 6 von oben sind zu berichtigen und
zwar: 197 704 in 202 002, 92 904 in 88 606, 47,0 in 44,0.
- S. 525: Die Einheitssätze für Schnellzüge der sächsischen Staatsbahnen betragen seit
1. April 1889: 9,0, 6,67 und 4,67 \mathcal{A} für die Person und das km.
- S. 556 Zeile 19 von oben „Zabergaubahn“ muß heißen „Zabergäubahn“.
- S. 720 und 721, Frachtbriefformular, fehlen auf dem oberen Rande rechts die Worte:
„Anlage 2“.
- S. 724 Zeile 1 von oben: „Anlage 3“ muß heißen „Anlage 1“.

Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge.

Die vergleichenden Untersuchungen über die Eisenbahnverhältnisse verschiedener Länder haben sich neuerdings auch auf die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge erstreckt. Die, soweit bekannt, erste eingehendere Arbeit auf diesem Gebiete ist das 1889 in London erschienene Buch: „Express Trains, English and Foreign“ von E. Foxwell und F. C. Farrer. Die Verfasser hatten darin versucht, nicht nur das Uebergewicht der englischen Bahnen über diejenigen des europäischen Festlandes in Betreff der Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge während des Sommers 1888 vor Augen zu führen, sondern auch aus den verschiedenen Geschwindigkeitsleistungen in den festländischen Staaten allerlei Folgerungen über die Entwicklung und den Stand des Eisenbahnwesens derselben zu ziehen. Bei der Besprechung des Buches in dem vorigen Jahrgang dieser Zeitschrift S. 44—59 und S. 622—627) konnte den Verfassern, bei aller Anerkennung der Verdienstlichkeit ihrer Arbeit, doch der Vorwurf nicht erspart werden, daß ihre Schrift insofern nicht frei von Tendenz war, als sie mehrfach das Staatsbahnsystem hinter das Privatbahnsystem zurücksetzten und insbesondere behaupteten, das Wesen der Staatsbahnen verhindere eine weitere gedeihliche Entwicklung der von den Privatbahnen begonnenen Beschleunigung der Züge.

An der letztgedachten Stelle (Archiv 1890 S. 627) ist vorbehalten worden, die Frage der Geschwindigkeit der europäischen Schnellzüge in einem späteren Zeitpunkte, nämlich nach dem Sommerfahrplan des Jahres 1890, noch einmal zu untersuchen und hierbei zu prüfen, ob die Behauptung der Herren Foxwell und Farrer über die fortschreitende Verschlechterung des Schnellzugsbetriebes unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems eine zutreffende sei.

Das Ergebniss dieser Prüfung wird nachstehend mitgetheilt. Es sind in derselben Weise, wie im Jahrgang 1890 dieser Zeitschrift S. 49 ff. die im Sommer 1888 gefahrenen Schnellzugkilometer, jetzt die im Sommer 1890 gefahrenen Schnellzugkilometer und die auf sie verwendete Zeit in

Minuten auf Grund des Deutschen Reichs-Kursbuches ermittelt und zusammengestellt worden.

Vorher möge hier nochmals darauf hingewiesen werden, daß die in dem englischen Buche für den Sommer 1888 ermittelten Leistungen der verschiedenen europäischen Länder zu folgender Gruppierung führte:

Bezeichnung des Landes	Gesamte Schnellzugs-Kilo- meter	Durchschnittliche Geschwin- digkeit	
		einschließlich der Aufenthalte km in der St.	ausschließlich der Aufenthalte km in der St.
Großbritannien	100 118	66,7	71,4
Holland	12 800	52,0	56,0
Belgien	11 070	50,8	53,6
Frankreich	65 808	52,5	58,0
Norddeutschland	41 277	50,8	54,9
Schweiz	3 656	39,0	41,6
Süddeutschland	14 536	49,9	52,8
Irland	4 509	52,8	56,0
Dänemark	1 352	48,0	51,2
Oesterreich-Ungarn	22 131	48,0	51,2
Rumänien	1 931	46,8	51,2
Italien	7 528	47,2	50,0
Schweden	1 011	46,4	52,0
Rußland	4 896	46,4	50,7

Es waren die Bedenken erwähnt worden, welche gegen die Art der Ermittlung der in Vergleich gezogenen Geschwindigkeitsleistungen und gegen die daraus gefolgerte Gruppierung zu erheben sind und es kann hier nur wiederholt werden, daß sowohl die Art und Weise, wie die Durchschnittszahlen des englischen Buches ermittelt sind, nicht für richtig gehalten wird, als auch daß bei einem sachgemäßen Vergleich der verschiedenen Leistungen nicht die durchschnittliche Geschwindigkeit der Züge (wirkliche Wegelänge dividirt durch die darauf verbrauchte Zeit), einschließlich oder ausschließlich der Aufenthaltszeiten, sondern die auf Grund der virtuellen Längen der verschiedenen Strecken ermittelten Geschwindigkeiten eigentlich nur entscheidend sein könnten. Da aber in dem englischen Buche die durchschnittliche Geschwindigkeit nun einmal als Grundlage für die angestellten Vergleichen angenommen worden ist, und auch, wie bereits früher bemerkt, diese Geschwindigkeit, einschließlich der Aufent-

haltszeiten auf den Stationen, für die große Mehrheit des Publikums der allein verständliche Maßstab für die Geschwindigkeitsleistungen der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen ist, so erschien es angemessen, diese Geschwindigkeit auch jetzt wieder beizubehalten.

Während nach der vorstehenden Zusammenstellung in dem englischen Buche Norddeutschland in Betreff der Geschwindigkeit der Schnellzüge nicht nur von Großbritannien, sondern auch auf dem europäischen Festlande von Frankreich und Holland übertroffen und Belgien gleichstehen würde, war schon bei der ersten Besprechung des englischen Buches nachgewiesen worden, daß diese Gruppierung nicht zutreffend ist, daß vielmehr die preussischen Schnellzüge in Bezug auf ihre durchschnittliche Geschwindigkeitsleistung auf dem europäischen Festlande den ersten Rang einnehmen, indem sich nach den damals für die oben bezeichneten Länder des Festlandes angestellten Ermittlungen folgende Gruppierung ergab:

Preufs. Staatsbahnen	44 397,9	Schnellzugskm in	53 453 Min. = 49,8 km
Norddeutschland . .	46 193,5	" "	55 867 " = 49,6 "
Holland	14 657,3	" "	17 767 " = 49,5 "
Frankreich	84 945,0	" "	106 495 " = 48,3 "
Belgien	10 913,2	" "	13 705 " = 47,8 "

in der Stunde Geschwindigkeit.

Die auf Grund des im Sommer 1890 gültig gewesenen Fahrplans angestellten und nunmehr auf alle Eisenbahnländer des europäischen Festlandes ausgedehnten Ermittlungen sind nun nachstehend zusammengestellt. Dabei sind, wie schon früher bemerkt, alle in dem Reichs-Kursbuche als Schnellzüge gekennzeichneten Züge in Betracht gezogen und die Abgrenzung der einzelnen Züge im Allgemeinen unter genauer Anlehnung an die in dem englischen Buche zur Anwendung gekommene Abgrenzung, obgleich sich gegen diese manches einwenden ließe, bewirkt worden.

Holland.

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

Amsterdam—Rotterdam	16 Züge zu	72,0 km =	1 152,0 Zgkm in	1 238 Min.
Gouda—Haag	12 " "	28,2 " =	338,4 " "	336 "
Amsterdam—Arnheim .	11 " "	92,0 " =	1 012,0 " "	1 252 "
Amsterdam—Utrecht .	9 " "	35,1 " =	315,9 " "	390 "
Rotterdam—Utrecht .	12 " "	52,4 " =	628,8 " "	672 "
Emmerich—Arnheim .	5 " "	30,9 " =	154,5 " "	244 "
Zevenaar—Amsterdam .	1 " "	106,0 " =	106,0 " "	94 "

Zu übertragen 66 Züge = 3706,6 Zgkm in 4226 Min.

Uebertrag	66 Züge	=	3707,6 Zgkm in	4226 Min.
Amsterdam—Emmerich	1 Züge zu 122,9 km	=	122,9 Zgkm in	115 Min.

Nordbrabant—Deutsche Eisenbahn.

Boxtel—Wesel	. . . 2	„ „	101,0 „	=	202,0 „ „	267 „
--------------	---------	-----	---------	---	-----------	-------

Niederländische Staatsbahn.

Groningen—Zütphen	. 4	„ „	150,5 „	=	602,0 „ „	831 „
Neuschanz—Groningen	. 1	„ „	46,5 „	=	46,5 „ „	67 „
Leuwarden—Meppel	. . 4	„ „	65,9 „	=	263,6 „ „	307 „
Arnhem—Tilburg	. . 5	„ „	84,4 „	=	422,0 „ „	644 „
Herzogenbusch—Tilburg	4	„ „	22,5 „	=	90,0 „ „	91 „
Rotterdam—Oldenzaal	. 2	„ „	202,9 „	=	405,8 „ „	521 „
Rotterdam—Arnhem	. 4	„ „	127,9 „	=	511,6 „ „	647 „
Zütphen—Arnhem	. . 3	„ „	29,2 „	=	87,6 „ „	121 „
Oldenzaal—Rheine	. . 3	„ „	37,1 „	=	111,3 „ „	194 „
Rotterdam—Venlo	. . 10	„ „	159,3 „	=	1 593,0 „ „	1 959 „
Rotterdam—Rosendaal	. 9	„ „	73,0 „	=	657,0 „ „	750 „
Utrecht—Herzogenbusch	8	„ „	46,0 „	=	375,2 „ „	481 „
Tilburg—Utrecht	. . . 4	„ „	69,4 „	=	277,6 „ „	308 „
Breda—Vlissingen	. . 7	„ „	98,8 „	=	691,6 „ „	763 „
Tilburg—Breda	. . . 5	„ „	21,5 „	=	107,5 „ „	103 „
Rosendaal—Tilburg	. . 3	„ „	45,6 „	=	136,8 „ „	144 „
Rosendaal—Vlissingen	. 1	„ „	74,7 „	=	74,7 „ „	83 „
Venlo—Maastricht	. . . 3	„ „	69,6 „	=	208,8 „ „	314 „
Leuwarden—Stavoren	. 4	„ „	49,7 „	=	198,8 „ „	242 „
Leuwarden—Groningen	4	„ „	54,1 „	=	216,4 „ „	322 „
Eindhoven—Herzogenbusch	5	„ „	32,3 „	=	161,5 „ „	210 „

Niederländische Zentraleisenbahn.

Zwolle—Utrecht	. . . 4	„ „	88,4 „	=	353,6 „ „	389 „
----------------	---------	-----	--------	---	-----------	-------

Holländische Eisenbahn.

Amsterdam—Rotterdam	7	„ „	87,2 „	=	610,4 „ „	681 „
---------------------	---	-----	--------	---	-----------	-------

173 Züge = 12 235,8 Zgkm in 14 780 Min.

= 49,6 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Belgien.

Belgische Staatseisenbahn.

Brüssel—Antwerpen . . .	29	Züge zu	44,0 km =	1 276,0 Zgkm in	1 617 Min.
Antwerpen—Esschen . . .	6	„ „	29,0 „ =	174,0 „ „	204 „
Brüssel—Verviers . . .	6	„ „	124,1 „ =	744,6 „ „	1 028 „
Brüssel—Herbesthal . . .	12	„ „	138,7 „ =	1 664,4 „ „	2 060 „
Lüttich—Herbesthal . . .	6	„ „	39,7 „ =	238,2 „ „	404 „
Löwen—Lüttich . . .	2	„ „	70,0 „ =	140,0 „ „	153 „
Brüssel—Ostende Stat. . .	11	„ „	123,2 „ =	1 355,2 „ „	1 489 „
Brüssel—Ostende Quai . .	8	„ „	123,5 „ =	990,4 „ „	1 049 „
Gent—Ostende Stat. . .	1	„ „	67,1 „ =	67,1 „ „	74 „
Gent—Ostende Quai . . .	2	„ „	67,7 „ =	135,4 „ „	144 „
Löwen—Gent . . .	3	„ „	80,4 „ =	161,2 „ „	251 „
Mecheln—Löwen . . .	3	„ „	24,2 „ =	72,6 „ „	72 „
Antwerpen—Gent . . .	10	„ „	50,0 „ =	500,0 „ „	806 „
Gent—Tournai . . .	2	„ „	77,0 „ =	154,0 „ „	181 „
Brüssel—Tournai . . .	8	„ „	83,0 „ =	664,0 „ „	718 „
Brüssel—Mons . . .	11	„ „	61,0 „ =	671,0 „ „	715 „
Gent—Luttre . . .	2	„ „	93,0 „ =	186,0 „ „	200 „
Brüssel—Luttre—Namur .	4	„ „	92,0 „ =	368,0 „ „	598 „
Charleroi—Brüssel . . .	1	„ „	56,0 „ =	56,0 „ „	79 „
Brüssel—Bettingen . . .	5	„ „	208,4 „ =	1 042,0 „ „	1 269 „
Brüssel—Arlon . . .	5	„ „	197,7 „ =	988,5 „ „	1 192 „
Brüssel—Namur . . .	2	„ „	62,2 „ =	124,4 „ „	157 „
Charleroi—Namur . . .	5	„ „	36,0 „ =	180,0 „ „	258 „
Lüttich—Erquelines . . .	8	„ „	123,0 „ =	1 024,0 „ „	1 349 „

152 Züge = 12 977,0 Zgkm in 16 127 Min.

= 48,3 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Frankreich.

Ostbahn.

Paris—Avricourt . . .	7	Züge zu	411,0 km =	2 877,0 Zgkm in	3 797 Min.
Nancy—Paris . . .	4	„ „	353,0 „ =	1 412,0 „ „	1 408 „
Reims—Soissons . . .	4	„ „	55,0 „ =	220,0 „ „	242 „
Mezières—Longuyon . .	2	„ „	86,0 „ =	172,0 „ „	220 „
Paris—Belfort . . .	8	„ „	443,0 „ =	3 544,0 „ „	3 829 „
Paris—Reims . . .	4	„ „	172,0 „ =	688,0 „ „	773 „
Laon—Delle üb. Blesme .	2	„ „	444,0 „ =	888,0 „ „	873 „

Zu übertragen 31 Züge = 9801,0 Zgkm in 11 142 Min.

Uebertrag 31 Züge = 9801,0 Zgkm in 11142 Min.

Laon—Delle ü. Epinal	2 Züge zu 535,0 km =	1 070,0 Zgkm in	1 098 Min.
Blesme—Chalons—Reims	4 „ „ 101,0 „ =	404,0 „ „	438 „
Reims—Longuyon . . .	2 „ „ 174,0 „ =	348,0 „ „	407 „
Reims—Sedan	1 „ „ 104,0 „ =	104,0 „ „	169 „

Nordbahn.

Paris—Boulogne—Calais	10 „ „ 298,0 „ =	2 980,0 „ „	2 906 „
Paris—Boulogne	3 „ „ 254,0 „ =	762,0 „ „	725 „
Paris—Lille	2 „ „ 250,0 „ =	500,0 „ „	600 „
Paris—Arras—Calais . .	3 „ „ 328,0 „ =	984,0 „ „	1 165 „
Paris—Hazebrouck . . .	1 „ „ 265,0 „ =	265,0 „ „	473 „
Lille—Calais	6 „ „ 108,0 „ =	648,0 „ „	713 „
Lille—Valenciennes—Hirson	2 „ „ 143,0 „ =	286,0 „ „	383 „
Paris—Feignies (Brüssel)	7 „ „ 231,0 „ =	1 617,0 „ „	1 557 „
Paris—Jeumont (Cöln)	3 „ „ 238,0 „ =	714,0 „ „	673 „
Paris—Aulnoye—Maubeuge	2 „ „ 229,0 „ =	458,0 „ „	553 „
Aulnoye—Jeumont . . .	4 „ „ 22,0 „ =	88,0 „ „	99 „
Paris—Tergnier	1 „ „ 131,0 „ =	131,0 „ „	145 „
Paris—Nirson	4 „ „ 197,0 „ =	788,0 „ „	877 „
Paris—Soissons	2 „ „ 105,0 „ =	210,0 „ „	325 „
Paris—Le Tréport (über Chantilly)	2 „ „ 192,0 „ =	384,0 „ „	446 „
Paris—Le Tréport (über Pers. Beaum.)	2 „ „ 183,0 „ =	366,0 „ „	442 „
Paris—Creil	16 „ „ 51,0 „ =	816,0 „ „	832 „
Calais—Laon	4 „ „ 274,0 „ =	1 096,0 „ „	1 066 „
Amiens—Laon	2 „ „ 107,0 „ =	214,0 „ „	197 „
Amiens—Rouen	2 „ „ 117,0 „ =	234,0 „ „	245 „

Orléansbahn.

Paris—Bordeaux	12 „ „ 585,0 „ =	7 020,0 „ „	8 182 „
Paris—Orléans	5 „ „ 121,0 „ =	605,0 „ „	963 „
Paris—St. Nazaire . . .	4 „ „ 491,0 „ =	1 964,0 „ „	2 537 „
Paris—Nantes	2 „ „ 427,0 „ =	854,0 „ „	1 204 „
Paris—Angers	1 „ „ 339,0 „ =	339,0 „ „	693 „
Angers—Nantes	1 „ „ 88,0 „ =	88,0 „ „	100 „
Paris—Toulouse	5 „ „ 751,0 „ =	3 755,0 „ „	4 714 „
Paris—Laqueuille . . .	4 „ „ 441,0 „ =	1 764,0 „ „	2 290 „

Zu übertragen 152 Züge = 41657,0 Zgkm in 48359 Min.

Uebertrag 152 Züge = 41657,0 Zgkm in 48359 Min.

Paris—Agen	2 Züge zu 651,0 km =	1 302,0 Zgkm in	1 760 Min.
Paris—Perigueux	2 „ „ 499,0 „ =	998,0 „ „	1 455 „
Paris—Montluçon	2 „ „ 326,0 „ =	652,0 „ „	782 „
Vierzon—Paris	3 „ „ 200,0 „ =	600,0 „ „	667 „
Bordeaux—Contras	5 „ „ 51,0 „ =	255,0 „ „	368 „
Libourne—Bordeaux	1 „ „ 35,0 „ =	35,0 „ „	57 „

Südbahn.

Bordeaux—Hendaye	6 „ „ 233,0 „ =	1 398,0 „ „	1 779 „
Bordeaux—Pau	3 „ „ 233,0 „ =	699,0 „ „	741 „
Bordeaux—Luchon	4 „ „ 335,0 „ =	1 340,0 „ „	1 795 „
Bordeaux—Toulouse-Cette	8 „ „ 476,0 „ =	3 808,0 „ „	4 773 „
Toulouse—Bordeaux	1 „ „ 257,0 „ =	257,0 „ „	347 „
Narbonne—Cerbère	4 „ „ 105,0 „ =	420,0 „ „	550 „
Bordeaux—Arcachon	7 „ „ 59,0 „ =	413,0 „ „	528 „

Paris—Lyon Méditerranée.

Paris—Marseille	12 „ „ 863,0 „ =	10 356,0 „ „	13 383 „
Paris—Macon	2 „ „ 440,0 „ =	880,0 „ „	822 „
Paris—Pontarlier	6 „ „ 455,0 „ =	2 730,0 „ „	3 221 „
Paris—Modane	2 „ „ 693,0 „ =	1 386,0 „ „	1 574 „
Macon—Modane	2 „ „ 253,0 „ =	506,0 „ „	748 „
Macon—Genf	6 „ „ 186,0 „ =	1 116,0 „ „	1 569 „
Paris—Lyon	2 „ „ 512,0 „ =	1 024,0 „ „	1 585 „
Paris—St. Germain	6 „ „ 355,0 „ =	2 130,0 „ „	2 676 „
St. Germain—St. Etienne	3 „ „ 143,0 „ =	429,0 „ „	604 „
St. Germain—Clermont	4 „ „ 65,0 „ =	260,0 „ „	348 „
Cette—Tarascon	6 „ „ 105,0 „ =	630,0 „ „	911 „
St. Germain—Cette	2 „ „ 456,0 „ =	912,0 „ „	1 467 „
Lyon—Vesoul	2 „ „ 301,0 „ =	602,0 „ „	993 „

Westbahn.

Paris—Havre	9 „ „ 228,0 „ =	2 052,0 „ „	2 521 „
Paris—Dieppe	8 „ „ 201,0 „ =	1 608,0 „ „	1 727 „
Paris—Rouen	2 „ „ 136,0 „ =	272,0 „ „	309 „
Rouen—Serquigny	3 „ „ 69,0 „ =	207,0 „ „	253 „
Paris—Cherbourg	4 „ „ 371,0 „ =	1 484,0 „ „	2 091 „
Paris—Caen	7 „ „ 239,0 „ =	1 673,0 „ „	2 399 „
Paris—Trouville	2 „ „ 220,0 „ =	440,0 „ „	494 „

Zu übertragen 290 Züge = 84 531,0 Zgkm in 103 656 Min.

Uebertrag 290 Züge = 84 531,0 Zgkm in 103 656 Min.

Le Mans—Mezidon . . .	2 Züge zu 143,0 km =	286,0 Zgkm in	364 Min.
Paris—Brest	2 „ „ 610,0 „ =	1 220,0 „ „	1 649 „
Paris—Angers	2 „ „ 308,0 „ =	616,0 „ „	713 „
Paris—Rennes	5 „ „ 374,0 „ =	1 870,0 „ „	2 394 „
Paris—Le Mans	6 „ „ 211,0 „ =	1 266,0 „ „	1 613 „
Me Mans—Angers	4 „ „ 97,0 „ =	388,0 „ „	484 „
Rennes—St. Malo	2 „ „ 82,0 „ =	164,0 „ „	195 „
Paris—Granville	4 „ „ 328,0 „ =	1 312,0 „ „	1 633 „

Staatbahn.

Paris—Bordeaux	2 „ „ 619,0 „ =	1 238,0 „ „	1 670 „
Paris—Saintes	2 „ „ 492,0 „ =	984,0 „ „	1 230 „
Paris—Niort	2 „ „ 406,0 „ =	812,0 „ „	1 058 „
Niort—La Rochelle	3 „ „ 67,0 „ =	201,0 „ „	269 „
Thouars—Les Sables			
d'Ordonne	2 „ „ 152,0 „ =	304,0 „ „	388 „

328 Züge = 95 192,0 Zgkm in 117 316 Min.

= 48,7 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Norddeutschland.

Königl. Eisenb.-Dir. Altona.

Berlin Fr.-Str.—Hamburg	4 Züge zu 200,7 km =	1 162,8 Zgkm in	1 044 Min..
Berlin L. Bhf.—Hamburg	2 „ „ 286,1 „ =	572,2 „ „	472 „
Altona—Kiel	6 „ „ 106,0 „ =	636,0 „ „	662 „
Altona—Tondern	2 „ „ 209,0 „ =	418,0 „ „	494 „
Neumünster—Vamdrup	3 „ „ 179,2 „ =	537,6 „ „	719 „
Neumünster—Flensburg	1 „ „ 97,1 „ =	97,1 „ „	103 „

Königl. Eisenb.-Dir. Magdeburg.

Berlin Z. G.—Holzminden	4 „ „ 330,4 „ =	1 321,6 „ „	1 537 „
Berlin Potsd. Bhf.—Thale	2 „ „ 228,6 „ =	457,2 „ „	512 „
Berlin Potsd. Bhf.—			
Braunschweig	2 „ „ 228,3 „ =	456,6 „ „	391 „
Berlin Z. G.—Hannover	8 „ „ 255,0 „ =	2 040,0 „ „	2 021 „
Hannover—Leipzig	3 „ „ 266,1 „ =	798,3 „ „	950 „
Magdeburg—Hannover . . .	3 „ „ 147,0 „ =	441,0 „ „	479 „
Magdeburg—Leipzig	2 „ „ 119,1 „ =	238,2 „ „	249 „

Zu übertragen 42 Züge = 9 176,6 Zgkm in 9 633 Min.

Uebertrag 42 Züge = 9 176.6 Zgkm in 9 633 Min.

Leipzig—Hildesheim	2	Züge zu 226.4 km =	452.8	Zgkm in	500	Min.
Magdeburg—Oebisfelde	1	.. .. 64.2 .. =	64.2	.. ..	70	..
Oschersleben—Halberstadt	2	.. .. 20.3 .. =	40.6	.. ..	43	..
Oschersleben—Thale	2	.. .. 48.5 .. =	97.0	.. ..	128	..
Magdeburg—Wittenberge	2	.. .. 100.0 .. =	218.0	.. ..	220	..
Magdeburg—Uelzen	2	.. .. 166.2 .. =	332.4	.. ..	350	..
Stendal—Bremen	1	.. .. 233.5 .. =	233.5	.. ..	239	..
Bremen—Uelzen	1	.. .. 126.0 .. =	126.0	.. ..	117	..

Königl. Eisenb.-Dir. Cöln (rechtsh.).

Emden—Münster	2	.. .. 178.9 .. =	357.8	.. ..	363	..
Münster—Hamm	6	.. .. 34.7 .. =	208.2	.. ..	228	..
Oberhausen—Emmerich	4	.. .. 60.8 .. =	243.2	.. ..	249	..
Oberhausen—Zevenaar	1	.. .. 77.7 .. =	77.7	.. ..	75	..
Cöln—Oberhausen	2	.. .. 70.5 .. =	141.0	.. ..	178	..
Cöln—Bremen	6	.. .. 333.6 .. =	2 001.6	.. ..	2 127	..
Cöln—Niederlahnstein	8	.. .. 96.3 .. =	770.4	.. ..	902	..

Königl. Eisenb.-Dir. Hannover.

Löhne—Rheine	2	.. .. 94.5 .. =	189.0	.. ..	208	..
Warburg—Altenbeken	4	.. .. 37.2 .. =	148.8	.. ..	169	..
Hamburg—Cassel	6	.. .. 346.8 .. =	2 077.8	.. ..	2 465	..
Uelzen—Hamburg	1	.. .. 83.8 .. =	83.8	.. ..	97	..
Cassel—Frankfurt	8	.. .. 199.8 .. =	1 598.4	.. ..	1 864	..
Hannover—Bremen	5	.. .. 122.5 .. =	612.5	.. ..	713	..
Bremen—Bremerhaven	2	.. .. 61.6 .. =	123.2	.. ..	141	..
Cöln—Hannover	8	.. .. 326.6 .. =	2 612.8	.. ..	2 880	..
Hamburg—Bremen	6	.. .. 112.8 .. =	676.8	.. ..	714	..
Harburg—Cuxhaven	2	.. .. 115.7 .. =	231.4	.. ..	238	..

Königl. Eisenb.-Dir. Berlin.

Frankfurt—Posen	2	.. .. 173.1 .. =	346.2	.. ..	384	..
Guben—Posen	2	.. .. 172.6 .. =	345.2	.. ..	425	..
Guben—Bentschen	2	.. .. 98.9 .. =	197.8	.. ..	280	..
Berlin—Stralsund	2	.. .. 224.2 .. =	448.4	.. ..	514	..
Berlin—Swinemünde	2	.. .. 201.0 .. =	402.0	.. ..	481	..
Berlin—Stettin	4	.. .. 134.4 .. =	537.6	.. ..	535	..
Stettin—Stargard	2	.. .. 34.6 .. =	69.2	.. ..	88	..

Zu übertragen 144 Züge = 25 241.9 Zgkm in 27 627 Min.

Uebertrag 144 Züge

= 25 241,9 Zgkm in 27 627 Min.

Berlin—Kohlfurt—Breslau	4	Züge zu 359,9 km =	1 439,6 Zgkm in	1 634 Min.
Berlin—Sagan—Breslau	2	„ „ 329,9 „ =	658,4 „ „	627 „
Berlin—Frankfurt a. O.	2	„ „ 81,2 „ =	162,4 „ „	151 „
Breslau—Hirschberg	2	„ „ 125,7 „ =	251,4 „ „	373 „

Königl. Eisenb.-Dir. Erfurt.

Berlin—Roederau . . .	4	„ „ 140,9 „ =	563,6 „ „	581 „
Berlin—Elsterwerda . .	2	„ „ 122,6 „ =	245,2 „ „	243 „
Berlin—Leipzig Berl. Bhf.	3	„ „ 162,9 „ =	488,7 „ „	583 „
Berlin—Leipzig Bg. Bhf.	4	„ „ 172,6 „ =	690,4 „ „	638 „
Berlin—Bebra	5	„ „ 371,9 „ =	1 859,5 „ „	2 339 „
Halle—Bebra	3	„ „ 210,2 „ =	630,6 „ „	803 „
Bebra—Leipzig	1	„ „ 218,4 „ =	218,4 „ „	295 „
Eisenach—Leipzig . . .	1	„ „ 173,3 „ =	173,3 „ „	243 „
Berlin—Eisenach	1	„ „ 326,9 „ =	326,8 „ „	407 „
Erfurt—Berlin	1	„ „ 270,1 „ =	270,1 „ „	337 „
Berlin—Saalfeld	3	„ „ 320,2 „ =	960,6 „ „	1 014 „
Weissenfels—Bebra . . .	1	„ „ 178,3 „ =	178,3 „ „	244 „
Weissenfels—Saalfeld . .	1	„ „ 126,6 „ =	126,6 „ „	186 „
Leipzig—Korbetha . . .	6	„ „ 31,2 „ =	187,2 „ „	214 „
Leipzig—Zeitz	4	„ „ 44,6 „ =	178,4 „ „	213 „
Cassel—Bebra	6	„ „ 58,2 „ =	349,2 „ „	397 „
Halle—Guben	2	„ „ 211,5 „ =	423,0 „ „	581 „
Leipzig—Eilenburg . . .	2	„ „ 23,6 „ =	47,2 „ „	65 „

Königl. Eisenb.-Dir. Bromberg.

Berlin—Konitz—Eydt-

kuhnen	4	„ „ 741,9 „ =	2 967,6 „ „	3 052 „
Berlin—Thorn	2	„ „ 382,7 „ =	765,4 „ „	849 „
Posen—Thorn	2	„ „ 141,1 „ =	282,2 „ „	288 „
Thorn—Insterburg . . .	2	„ „ 301,0 „ =	602,0 „ „	788 „

Königl. Eisenb.-Dir. Breslau.

Breslau—Posen—Stargard	2	„ „ 336,8 „ =	673,6 „ „	812 „
Breslau—Oderberg . . .	6	„ „ 180,9 „ =	1 085,4 „ „	1 387 „

Königl. Eisenb.-Dir. Köln (Linkarb.)

Cöln—Cleve	2	„ „ 119,9 „ =	239,8 „ „	299 „
Cöln—Venlo	3	„ „ 89,3 „ =	267,9 „ „	437 „

Zu übertragen 227 Züge

= 42 554,7 Zgkm in 47 707 Min.

Uebertrag 227 Züge = 42 554,7 Zgkm in 47 707 Min.

Cöln—Crefeld	1	Züge zu	55,1 km =	55,1 Zgkm in	71 Min.
Cöln—Herbesthal . . .	11	„ „	85,4 „ =	939,4 „ „	1 279 „
Cöln—Bingerbrück . . .	8	„ „	153,0 „ =	1 224,0 „ „	1 502 „
Bingerbrück—Metz . . .	4	„ „	220,8 „ =	883,2 „ „	1 080 „
Bingerbrück—Münster a. St.	2	„ „	20,2 „ =	40,4 „ „	53 „
Coblenz—Trier	3	„ „	111,4 „ =	334,2 „ „	398 „
Diedenhofen—Trier . . .	2	„ „	70,1 „ =	140,2 „ „	176 „

Königl. Eisenb.-Dir. Frankfurt a. M.

Berlin Z. G.—Güsten—					
Bebra	2	„ „	375,0 „ =	750,0 „ „	1 041 „
Berlin Fr.-Str.—Güsten					
—Bebra	2	„ „	380,0 „ =	760,0 „ „	780 „
Berlin Z. G.—Güsten—					
Cassel	2	„ „	361,4 „ =	722,8 „ „	920 „
Bebra—Frankfurt . . .	8	„ „	166,6 „ =	1 332,8 „ „	1 619 „
Hanau—Frankfurt . . .	3	„ „	22,9 „ =	68,7 „ „	87 „
Halle—Cassel	4	„ „	217,6 „ =	870,4 „ „	1 051 „
Eichenberg—Göttingen .	2	„ „	19,3 „ =	38,6 „ „	43 „
Eichenberg—Bebra . . .	4	„ „	60,8 „ =	243,2 „ „	279 „
Giefßen—Coblenz	4	„ „	116,4 „ =	465,6 „ „	682 „
Frankfurt—Niederlahn-					
stein	8	„ „	123,8 „ =	990,4 „ „	1 170 „
Frankfurt—Wiesbaden .	7	„ „	42,0 „ =	294,0 „ „	363 „

Königl. Eisenb.-Dir. Elberfeld.

Aachen—Holzminden . .	4	„ „	315,7 „ =	1 262,8 „ „	1 757 „
Cöln—Hildesheim—					
Braunschweig	2	„ „	351,0 „ =	702,0 „ „	763 „
Hamm—Elberfeld . . .	4	„ „	74,4 „ =	297,6 „ „	396 „
Cassel—Arnsberg—Cöln	2	„ „	274,9 „ =	549,8 „ „	644 „
Cassel—Warburg	4	„ „	52,3 „ =	209,2 „ „	226 „
Cöln—Barmen	7	„ „	52,2 „ =	365,4 „ „	485 „
Cöln—Elberfeld	2	„ „	48,6 „ =	97,2 „ „	101 „

Preufs. Staatsbahnen . 329 Züge = 56 191,7 Zgkm in 64 673 Min.

= 52,1 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit

Uebertrag 329 Züge

= 56 191,7 Zgkm in 64 673 Min.

Grossherzogth. Oldenburgische Direction.

Bremen—Leer	3 Züge zu	99,2 km =	297,6 Zgkm in	433 Min.
Oldenburg—Bremen . .	1 „ „	44,3 „ =	44,3 „ „	67 „

Deutsch-Norddecker Lloyd.

Neustrelitz-Warnemünde	2 „ „	125,6 „ =	251,2 „ „	303 „
------------------------	-------	-----------	-----------	-------

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Hamburg—Lübeck . .	5 „ „	63,0 „ =	315,0 „ „	382 „
--------------------	-------	----------	-----------	-------

Grossherzogth. Weickl. Friedr.-Fr.-Bahn.

Lübeck—Strasburg . .	2 „ „	235,1 „ =	470,2 „ „	555 „
----------------------	-------	-----------	-----------	-------

342 Züge

= 57 570,0 Zgkm in 66 413 Min.

= 52,0 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

S c h w e i z .

Vereinigte Schweizer Bahnen.

Winterthur—Rorschach	2 Züge zu	75,0 km =	150,0 Zgkm in	247 Min.
Winterthur—St. Gallen .	1 „ „	58,0 „ =	58,0 „ „	79 „
Ziegelbrücke—Buchs . .	2 „ „	50,0 „ =	100,0 „ „	160 „
Sargans—Chur	2 „ „	26,0 „ =	52,0 „ „	110 „
Rorschach—St. Margarethen	2 „ „	13,0 „ =	26,0 „ „	71 „

Schweizer Centralbahn.

Bern—Olten	9 „ „	67,0 „ =	603,0 „ „	894 „
Basel—Luzern	6 „ „	95,0 „ =	570,0 „ „	836 „
Basel—Olten	10 „ „	40,0 „ =	400,0 „ „	733 „
Luzern—Olten	1 „ „	55,0 „ =	55,0 „ „	77 „
Olten—Aarau	10 „ „	14,0 „ =	140,0 „ „	205 „
Bern—Scherzliggen . .	4 „ „	31,0 „ =	124,0 „ „	258 „
Bern—Thun	1 „ „	30,0 „ =	30,0 „ „	51 „

Schweizerische Westbahn.

Neuchâtel—Verrières . .	5 „ „	40,0 „ =	200,0 „ „	330 „
Genf—Brieg	2 „ „	207,0 „ =	414,0 „ „	648 „
Genf—Lausanne	4 „ „	61,0 „ =	244,0 „ „	328 „
Lausanne—St. Maurice .	2 „ „	52,0 „ =	104,0 „ „	218 „
Lausanne—Neuveville .	2 „ „	91,0 „ =	182,0 „ „	321 „

Zu übertragen 65 Züge

= 3 452,0 Zgkm in 5 566 Min.

Uebertrag 65 Züge = 3 452,0 Zgkm in 5 566 Min.

Lausanne—Bern . . . 8 Züge zu 98,0 km = 784,0 Zgkm in 1 274 Min.

Lausanne—Vallorbes . 2 „ „ 47,0 „ = 94,0 „ „ 167 „

Schweizerische Nordostbahn.

Zürich—Aarau . . . 10 „ „ 50,0 „ = 500,0 „ „ 773 „

Zürich—Brugg . . . 3 „ „ 31,0 „ = 93,0 „ „ 134 „

Basel—Brugg . . . 8 „ „ 58,0 „ = 464,0 „ „ 787 „

Zürich—Luzern . . . 6 „ „ 68,0 „ = 408,0 „ „ 653 „

Zürich—Ziegelbrücke . 2 „ „ 58,0 „ = 116,0 „ „ 165 „

Zürich—Linththal . . 2 „ „ 85,0 „ = 170,0 „ „ 389 „

Turgi—Waldshut . . . 3 „ „ 18,0 „ = 54,0 „ „ 95 „

Zürich—Rorschach . . 2 „ „ 98,0 „ = 196,0 „ „ 307 „

Zürich—Romanshorn . . 4 „ „ 82,0 „ = 328,0 „ „ 525 „

Zürich—Winterthur . . 9 „ „ 26,0 „ = 234,0 „ „ 412 „

Winterthur—Schaffhausen 2 „ „ 30,0 „ = 60,0 „ „ 88 „

Waldshut—Winterthur . 2 „ „ 52,0 „ = 104,0 „ „ 226 „

Gotthardbahn.

Luzern—Chiasso . . . 6 „ „ 232,0 „ = 1 392,0 „ „ 2 458 „

Bellinzona—Luino . . 4 „ „ 40,0 „ = 160,0 „ „ 255 „

Jura-Bern-Luzern Eisenbahn.

Basel—Delle . . . 8 „ „ 80,0 „ = 640,0 „ „ 983 „

Basel—Neuveville . . 2 „ „ 104,0 „ = 208,0 „ „ 414 „

Biel—Chaux de fonds . 2 „ „ 46,0 „ = 92,0 „ „ 198 „

Bern—Biel—Sonceboz . 2 „ „ 48,0 „ = 96,0 „ „ 185 „

Bern—Biel 5 „ „ 33,0 „ = 165,0 „ „ 241 „

Bern—Luzern 4 „ „ 95,0 „ = 380,0 „ „ 534 „

161 Züge = 10 190,0 Zgkm in 16 829 Min.

= 36,3 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

S ü d d e n t s c h l a n d .

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothr.

Weissenburg—Basel . . 6 Züge zu 208,2 km = 1 249,2 Zgkm in 1 587 Min.

Weissenburg—Straßburg 2 „ „ 67,3 „ = 134,6 „ „ 155 „

Straßburg—Basel . . . 3 „ „ 140,9 „ = 422,7 „ „ 540 „

Straßburg—Avricourt . . 6 „ „ 91,0 „ = 546,0 „ „ 688 „

Straßburg—Saarburg . . 4 „ „ 70,7 „ = 282,8 „ „ 308 „

Zu übertragen 21 Züge = 2 635,3 Zgkm in 3 278 Min.

Uebertrag 21 Züge

= 2 635,3 Zgkm in 3 278 Min.

Saarburg—Luxemburg .	6 Züge zu 154,1 km =	924,6 Zgkm in	1 085 Min.
Lanterburg—Straßburg	2 „ „ 55,5 „ =	111,0 „ „	131 „
Saarburg—Saargemünd	1 „ „ 54,3 „ =	54,3 „ „	75 „

Hessische Ludwigsbahn.

Frankfurt—Bingerbrück	7 „ „ 68,7 „ =	480,9 „ „	644 „
Frankfurt—Mainz . .	4 „ „ 37,6 „ =	150,4 „ „	165 „
Mainz—Bingerbrück .	1 „ „ 32,1 „ =	32,1 „ „	36 „
Mainz—Worms . . .	4 „ „ 45,9 „ =	183,6 „ „	219 „
Mainz—Aschaffenburg .	8 „ „ 76,2 „ =	609,6 „ „	810 „
Mainz—Darmstadt . .	2 „ „ 34,1 „ =	68,2 „ „	84 „
Frankfurt—Aschaffenburg	7 „ „ 41,3 „ =	289,1 „ „	344 „
Frankfurt—Mannheim .	6 „ „ 80,9 „ =	485,4 „ „	537 „
Mainz—Mannheim . .	2 „ „ 77,0 „ =	154,0 „ „	158 „
Mainz—Dornberg—Gr.			
Gerau	3 „ „ 21,5 „ =	64,5 „ „	91 „
Frankfurt—Limburg .	2 „ „ 69,7 „ =	139,4 „ „	182 „
Niedernhausen—Wiesbaden	2 „ „ 20,0 „ =	40,0 „ „	54 „
Frankfurt—Hanau—			
Eberbach	1 „ „ 106,1 „ =	106,1 „ „	149 „
Eberbach—Hanau . .	1 „ „ 88,2 „ =	88,2 „ „	126 „

Pfalzbahn.

Neustadt—Weissenburg	8 „ „ 46,9 „ =	374,4 „ „	461 „
Worms—Neustadt . .	4 „ „ 51,1 „ =	204,4 „ „	277 „
Ludwigshafen—Neustadt	3 „ „ 29,4 „ =	88,2 „ „	111 „
Schifferstadt—Lauterburg	2 „ „ 62,3 „ =	124,6 „ „	157 „
Mannheim—Speyer . .	2 „ „ 25,6 „ =	51,2 „ „	83 „
Münster a. St.—Neustadt	3 „ „ 71,9 „ =	215,7 „ „	274 „
Neustadt—Neunkirchen	2 „ „ 82,4 „ =	164,8 „ „	198 „
Germersheim—Zwei-			
brücken	2 „ „ 92,9 „ =	185,8 „ „	279 „

Badische Staatsbahn.

Mannheim—Karlsruhe .	2 „ „ 62,0 „ =	124,0 „ „	136 „
Heidelberg—Basel . .	8 „ „ 251,5 „ =	2 012,0 „ „	2 418 „
Heidelberg—Karlsruhe .	4 „ „ 54,1 „ =	216,4 „ „	266 „
Karlsruhe—Basel . . .	2 „ „ 197,4 „ =	394,8 „ „	403 „
Karlsruhe—Appenweier	7 „ „ 64,7 „ =	452,9 „ „	522 „

Zu übertragen 129 Züge

= 11 225,9 Zgkm in 13 753 Min.

Uebertrag 129 Züge

= 11 225,9 Zgkm in 13 753 Min.

Mannheim—Heidelberg	5	Züge zu	18,5 km =	92,5 Zgkm in	124 Min.
Appenweier—Straßburg	4	„ „	20,8 „ =	83,2 „ „	116 „
Karlsruhe—Mühlacker	2	„ „	43,4 „ =	86,8 „ „	126 „
Offenburg—Singen	4	„ „	149,2 „ =	596,8 „ „	886 „
Würzburg—Neckarelz	1	„ „	108,8 „ =	108,8 „ „	149 „
Heidelberg—Würzburg	1	„ „	159,4 „ =	159,4 „ „	235 „
Neckarelz—Eberbach	1	„ „	19,7 „ =	19,7 „ „	26 „
Neckarelz—Jagstfeld	2	„ „	17,6 „ =	35,2 „ „	52 „
Bruchsal—Bretten	7	„ „	14,9 „ =	104,3 „ „	140 „

Main-Neckarbahn.

Frankfurt—Heidelberg	15	„ „	88,1 „ =	1 321,5 „ „	1 713 „
----------------------	----	-----	----------	-------------	---------

Sächsische Staatsbahn.

Görlitz—Dresden	4	„ „	102,2 „ =	408,8 „ „	465 „
Leipzig—Dresden	6	„ „	115,1 „ =	690,6 „ „	760 „
Dresden—Bodenbach	5	„ „	61,9 „ =	309,5 „ „	372 „
Dresden—Tetschen	2	„ „	61,1 „ =	122,2 „ „	148 „
Leipzig—Hof	8	„ „	164,6 „ =	1 316,8 „ „	1 684 „
Leipzig—Reichenbach	1	„ „	90,8 „ =	90,8 „ „	112 „
Reichenbach—Eger	2	„ „	99,3 „ =	198,6 „ „	346 „
Elsterwerda—Dresden	2	„ „	52,2 „ =	104,4 „ „	114 „
Leipzig—Chemnitz	2	„ „	80,6 „ =	161,2 „ „	227 „
Röderau—Chemnitz	2	„ „	69,7 „ =	139,4 „ „	196 „
Röderau—Dresden	4	„ „	46,8 „ =	187,2 „ „	218 „

Württembergische Staatsbahn.

Bietigheim—Osterburken	2	„ „	78,4 „ =	156,8 „ „	206 „
Jagstfeld—Bietigheim	2	„ „	40,4 „ =	80,8 „ „	129 „
Heilbronn—Bietigheim	2	„ „	29,2 „ =	58,4 „ „	68 „
Mühlacker—Ulm	7	„ „	140,5 „ =	983,5 „ „	1 419 „
Mühlacker—Stuttgart	2	„ „	46,5 „ =	93,0 „ „	130 „
Bietigheim—Stuttgart	4	„ „	23,4 „ =	93,6 „ „	138 „
Ulm—Friedrichshafen	2	„ „	103,6 „ =	207,2 „ „	244 „
Horb—Immendingen	2	„ „	81,0 „ =	162,0 „ „	217 „
Stuttgart—Nördlingen	2	„ „	115,5 „ =	231,0 „ „	372 „
Stuttgart—Aalen	1	„ „	76,1 „ =	76,1 „ „	98 „
Aalen—Crailsheim	1	„ „	37,1 „ =	37,1 „ „	43 „

Zu übertragen 236 Züge

= 19 743,1 Zgkm in 25 025 Min.

Uebertrag 236 Züge

= 19 743,1 Zgkm in 25 025 Min.

Crailsheim—Heilbronn . . .	2 Züge zu	88,1 km =	176,2 Zgkm in	239 Min.
Pforzheim—Wildbad . . .	2 „ „	22,7 „ =	45,4 „ „	70 „
Stuttgart—Horb . . .	2 „ „	66,5 „ =	133,0 „ „	192 „
Stuttgart—Crailsheim . . .	2 „ „	100,5 „ =	201,0 „ „	295 „

Bayerische Staatsbahn.

Aschaffenburg—Würzburg	8 „ „	89,3 „ =	714,4 „ „	899 „
Würzburg—Treuchtlingen	4 „ „	139,3 „ =	557,2 „ „	740 „
Würzburg—Nürnberg . .	4 „ „	102,1 „ =	408,4 „ „	528 „
Nürnberg—Passau . . .	2 „ „	218,8 „ =	437,6 „ „	542 „
Nürnberg—Eger . . .	2 „ „	151,4 „ =	302,8 „ „	374 „
Nürnberg—Crailsheim . .	4 „ „	90,4 „ =	361,6 „ „	445 „
Hof—München . . .	4 „ „	312,2 „ =	1 248,8 „ „	1 503 „
München—Lindau . . .	4 „ „	220,7 „ =	882,8 „ „	1 261 „
Pleinfeld—Buchloe . . .	3 „ „	166,0 „ =	498,0 „ „	707 „
Pleinfeld—Augsburg . . .	1 „ „	126,2 „ =	126,2 „ „	208 „
Augsburg—Buchloe . . .	1 „ „	39,8 „ =	39,8 „ „	47 „
Ulm—München . . .	6 „ „	146,4 „ =	878,4 „ „	1 047 „
München—Simbach . . .	2 „ „	123,3 „ =	246,6 „ „	273 „
München—Kufstein . . .	2 „ „	98,9 „ =	197,8 „ „	235 „
München—Salzburg . . .	6 „ „	153,0 „ =	918,0 „ „	1 237 „
Prien—München . . .	1 „ „	89,6 „ =	89,6 „ „	117 „
Hof—Bamberg—München . .	4 „ „	387,9 „ =	1 551,6 „ „	2 216 „
Hochstadt—München . . .	2 „ „	300,9 „ =	601,8 „ „	768 „
Treuchtlingen—München	1 „ „	136,6 „ =	136,6 „ „	172 „
Bamberg—Würzburg . . .	2 „ „	100,1 „ =	200,2 „ „	269 „
Oberndorf—Würzburg . . .	4 „ „	43,4 „ =	173,6 „ „	224 „
Meiningen—Kissingen . . .	2 „ „	73,7 „ =	147,4 „ „	257 „
Oberndorf—Kissingen . . .	3 „ „	23,0 „ =	69,0 „ „	130 „
Saalfeld—Hochstadt . . .	4 „ „	80,4 „ =	321,6 „ „	550 „

320 Züge

= 31 408,5 Zgkm in 40 600 Min.

= 46,4 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Dänemark.

Kopenhagen-Masnedssund	2	Züge zu 122,1 km =	244,2 Zgkm in	290 Min.
Orehoved—Gjedser . . .	2	„ „ 45,2 „ =	90,4 „ „	113 „
Kopenhagen—Korsør . . .	4	„ „ 110,4 „ =	441,6 „ „	506 „
Fridericia—Aarhus . . .	2	„ „ 110,0 „ =	220,0 „ „	325 „
Vamdrup—Fridericia . . .	4	„ „ 39,2 „ =	156,8 „ „	220 „
Strib—Nyborg	4	„ „ 83,4 „ =	333,6 „ „	448 „
Kopenhagen—Helsingør	2	„ „ 60,0 „ =	120,0 „ „	167 „

20 Züge = 1 606,6 Zgkm in 2 068 Min.

= 46,6 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Oesterreich.**Oesterreich-ungarische Staatsbahn.****Ungarische Linien.**

Wien—Orsowa	2	Züge zu 769,0 km =	1 538,0 Zgkm in	1 825 Min.
Wien—Szegedin	1	„ „ 468,0 „ =	468,0 „ „	545 „
Budapest—Wien	1	„ „ 278,0 „ =	278,0 „ „	270 „
Wien—Prestburg	2	„ „ 65,0 „ =	130,0 „ „	175 „
Prestburg—Leopoldstadt	2	„ „ 64,0 „ =	128,0 „ „	166 „
Galantha—Sillein	2	„ „ 169,0 „ =	338,0 „ „	406 „

Oesterreichische Linien.

Bodenbach—Wien	2	„ „ 540,0 „ =	1 080,0 „ „	1 203 „
Bodenbach—Brünn	3	„ „ 384,0 „ =	1 152,0 „ „	1 296 „
Prag—Brünn	1	„ „ 254,0 „ =	254,0 „ „	256 „
Wien—Bruck	4	„ „ 42,0 „ =	168,0 „ „	230 „

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Oderberg—Wien	6	„ „ 276,0 „ =	1 656,0 „ „	2 156 „
Krakau—Oderberg	4	„ „ 137,0 „ =	548,0 „ „	763 „
Brünn—Wien	4	„ „ 144,0 „ =	576,0 „ „	632 „
Wien—Lundenburg	2	„ „ 83,0 „ =	166,0 „ „	189 „
Wien—Marchegg	3	„ „ 50,0 „ =	150,0 „ „	129 „
Szczakowa—Trzebinia . . .	2	„ „ 16,0 „ =	32,0 „ „	52 „

Ungarische Staatsbahn.

Bruck—Budapest	4	„ „ 221,0 „ =	884,0 „ „	1 011 „
Budapest—Semlin	2	„ „ 347,0 „ =	694,0 „ „	895 „

Zu übertragen 47 Züge = 10 240,0 Zgkm in 12 198 Min.

Uebertrag 47 Züge

= 10 240,0 Zgkm in 12 198 Min.

Budapest—Ruttek	4	„ „	313,0	„ =	1 252,0	„ „	1 788	„
Budapest—Predeal	2	„ „	761,0	„ =	1 522,0	„ „	2 189	„
Budapest—Klausenburg . .	2	„ „	400,0	„ =	800,0	„ „	1 020	„
Budapest—Kaschau	2	„ „	273,0	„ =	546,0	„ „	763	„
Budapest—Fiume	2	„ „	618,0	„ =	1 236,0	„ „	1 990	„
Budapest—Szolnok	2	„ „	101,0	„ =	202,0	„ „	242	„

Oesterreichische Staatsbahn.

Wien—Eger	4	„ „	456,0	„ =	1 824,0	„ „	2 301	„
Pilsen—Eger	1	„ „	107,0	„ =	107,0	„ „	132	„
Prag—Gmünd	4	„ „	186,0	„ =	744,0	„ „	887	„
Wesely—Budweis	1	„ „	38,0	„ =	38,0	„ „	43	„
Budweis—Linz	1	„ „	127,0	„ =	127,0	„ „	159	„
Wien—Salzburg	5	„ „	314,0	„ =	1 570,0	„ „	2 059	„
Wien—Simbach	2	„ „	305,0	„ =	610,0	„ „	696	„
Wels—Neumarkt	2	„ „	30,0	„ =	60,0	„ „	68	„
Attnang—Wien	1	„ „	244,0	„ =	244,0	„ „	319	„
Wien—Amstetten	4	„ „	125,0	„ =	500,0	„ „	587	„
Salzburg—Buchs	2	„ „	433,0	„ =	866,0	„ „	1 342	„
Salzburg—Wörgl	2	„ „	193,0	„ =	386,0	„ „	585	„
Salzburg—Landeck	2	„ „	327,0	„ =	654,0	„ „	1 047	„
Amstetten—Pontafel . . .	2	„ „	557,0	„ =	1 114,0	„ „	1 110	„
Amstetten—St. Michael . .	2	„ „	322,0	„ =	644,0	„ „	710	„
St. Michael—Pontafel . . .	2	„ „	235,0	„ =	470,0	„ „	689	„
Bregenz—Feldkirch	2	„ „	38,0	„ =	76,0	„ „	90	„
Neumarkt—Passau	2	„ „	52,0	„ =	104,0	„ „	119	„
Attnang—Aussee	2	„ „	78,0	„ =	156,0	„ „	290	„
Ischl—Selzthal	2	„ „	82,0	„ =	164,0	„ „	336	„
Attnang—Ischl	1	„ „	44,0	„ =	44,0	„ „	82	„
Lemberg—Suczawa	2	„ „	356,0	„ =	712,0	„ „	1 086	„

Oesterreichische Nordwestbahn.

Tetschen—Wien	4	„ „	458,0	„ =	1 832,0	„ „	2 464	„
Groß-Wosseck—Prag	2	„ „	66,0	„ =	132,0	„ „	200	„

Buchteler Bahn.

Prag—Eger	4	„ „	241,0	„ =	964,0	„ „	1 399	„
Karlstad—Komotau	2	„ „	61,0	„ =	122,0	„ „	165	„

Zu übertragen 121 Züge

= 30 062,0 Zgkm in 39 155 Min.

Uebertrag 121 Züge

= 30 062,0 Zgkm in 39 155 Min.

Südbahn.

Kufstein—Ala	2 Züge zu 304,0 km =	608,0 Zgkm in	957 Min.
Wörgl—Innsbruck	4 „ „ 60,0 „ =	240,0 „ „	281 „
Franzensfeste—Bozen . . .	2 „ „ 45,0 „ =	90,0 „ „	150 „
Bozen—Ala	1 „ „ 99,0 „ =	99,0 „ „	130 „
Wien—Triest	4 „ „ 596,0 „ =	2 384,0 „ „	3 323 „
Wien—Leoben	2 „ „ 191,0 „ =	382,0 „ „	578 „
Badapest—Pragerhof . . .	2 „ „ 334,0 „ =	668,0 „ „	794 „
Franzensfeste—Marburg . .	2 „ „ 380,0 „ =	760,0 „ „	1 127 „
St. Peter—Fiume	2 „ „ 57,0 „ =	114,0 „ „	233 „
Nabresina—Cormons . . .	2 „ „ 54,0 „ =	108,0 „ „	164 „

Arader und Csanader Eisenbahn.

Arad—Szegedin	2 „ „ 120,0 „ =	240,0 „ „	440 „
Arad—Gurahonecz	2 „ „ 113,0 „ =	226,0 „ „	485 „

Aussig-Teplitzer Bahn.

Aussig—Komotau	2 „ „ 66,0 „ =	132,0 „ „	180 „
--------------------------	----------------	-----------	-------

Böhmische Nordbahn.

Georgswalde—Prag	2 „ „ 180,0 „ =	360,0 „ „	548 „
--------------------------	-----------------	-----------	-------

Böhmische Westbahn.

Prag—Pilsen	2 „ „ 110,0 „ =	220,0 „ „	286 „
-----------------------	-----------------	-----------	-------

Galizische Karl Ludwigsbahn.

Krakau—Podwoloczyska . .	2 „ „ 534,0 „ =	1068,0 „ „	1 471 „
--------------------------	-----------------	------------	---------

Ungarische Nordostbahn.

Szerencs—Batty	2 „ „ 107,0 „ =	214,0 „ „	396 „
--------------------------	-----------------	-----------	-------

158 Züge

= 37 975,0 Zgkm in 50 698 Min.

= 44,9 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Rumänien.

Verciorova—Bukarest . . .	4 Züge zu 381,0 km =	1 524,0 Zugkm in	2 181 Min.
Bukarest—Giurgewo	2 „ „ 78,0 „ =	156,0 „ „	177 „
Bukarest—Roman	2 „ „ 346,0 „ =	692,0 „ „	1 064 „

8 Züge

= 2 372,0 Zgkm in 3 422 Min.

= 41,6 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Italien.

Mittelmeerbahn.

Rom—Pisa	6	Züge zu 334,0 km =	2 004,0 Zgkm in	2 423 Min.
Pisa—Mailand	2	„ „ 336,0 „ =	672,0 „ „	1 045 „
Pisa—Alessandria	4	„ „ 241,0 „ =	964,0 „ „	1 502 „
Alessandria—Genua	2	„ „ 76,0 „ =	152,0 „ „	249 „
Mailand—Novi—Genua	6	„ „ 151,0 „ =	906,0 „ „	1 160 „
Novi—Genua	1	„ „ 54,0 „ =	54,0 „ „	104 „
Luino—Mortara	4	„ „ 92,0 „ =	368,0 „ „	537 „
Modane—Piacenza	1	„ „ 282,0 „ =	282,0 „ „	488 „
Modane—Turin	3	„ „ 94,0 „ =	282,0 „ „	598 „
Turin—Piacenza	2	„ „ 188,0 „ =	376,0 „ „	501 „
Turin—Alessandria	6	„ „ 91,0 „ =	546,0 „ „	625 „
Mailand—Turin	5	„ „ 150,0 „ =	750,0 „ „	952 „
Turin—Novara	1	„ „ 100,0 „ =	100,0 „ „	125 „
Rom—Neapel	4	„ „ 260,0 „ =	1 040,0 „ „	1 371 „
Ceprano—Neapel	1	„ „ 138,0 „ =	138,0 „ „	189 „
Cancello—Avellino	2	„ „ 73,0 „ =	146,0 „ „	267 „
Florenz—Livorno	5	„ „ 97,0 „ =	485,0 „ „	669 „
Genua—Ventimiglia	2	„ „ 151,0 „ =	302,0 „ „	490 „
Chiasso—Mailand	7	„ „ 52,0 „ =	364,0 „ „	629 „
Neapel—Reggio	2	„ „ 708,0 „ =	1 406,0 „ „	2 315 „

Sizilische Eisenbahn.

Messina—San Caterina	2	„ „ 211,0 „ =	422,0 „ „	669 „
Roccapalumba—Palermo	2	„ „ 70,0 „ =	140,0 „ „	219 „

Adriatische Eisenbahn.

Mailand—Florenz	6	„ „ 349,0 „ =	2 094,0 „ „	2 929 „
Florenz—Rom	6	„ „ 316,0 „ =	1 896,0 „ „	2 249 „
Verona—Modena	2	„ „ 102,0 „ =	204,0 „ „	244 „
Venedig—Mailand	4	„ „ 265,0 „ =	1 060,0 „ „	1 310 „
Venedig—Bologna	4	„ „ 160,0 „ =	640,0 „ „	842 „
Lecco—Mailand	2	„ „ 51,0 „ =	102,0 „ „	158 „
Bologna—Brindisi	2	„ „ 761,0 „ =	1 522,0 „ „	2 344 „
Bologna—Ancona	2	„ „ 204,0 „ =	408,0 „ „	540 „
Ancona—Rom	4	„ „ 295,0 „ =	1 180,0 „ „	1 945 „

102 Züge = 21 005,0 Zgkm in 29 688 Min.

= 42,5 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Schweden.

Malmö—Stockholm . .	4 Züge zu 618,0 km =	2 472,0 Zgkm in	3 620 Min.
Stockholm—Gothenburg	2 „ „ 458,0 „ =	916,0 „ „	1 481 „
Helsingborg—Mellerud .	2 „ „ 366,0 „ =	732,0 „ „	1 200 „
Malmö—Billesholm . .	4 „ „ 59,0 „ =	236,0 „ „	381 „
Gothenburg—Mellerud .	2 „ „ 123,0 „ =	246,0 „ „	420 „
Helsingborg—Halmstad .	1 „ „ 92,0 „ =	92,0 „ „	210 „
Halmstad—Trollhättan .	1 „ „ 223,0 „ =	223,0 „ „	475 „
Gothenburg—Helsingborg	1 „ „ 243,0 „ =	243,0 „ „	438 „
Öxnered—Warberg . .	1 „ „ 159,0 „ =	159,0 „ „	370 „
Warberg—Gothenburg .	1 „ „ 77,0 „ =	77,0 „ „	130 „
Mellerud—Falun . . .	2 „ „ 355,0 „ =	710,0 „ „	1 230 „
Stockholm—Örebro . .	2 „ „ 217,0 „ =	434,0 „ „	883 „
Laxå—Charlottenberg .	2 „ „ 203,0 „ =	406,0 „ „	645 „

25 Züge = 6 946,0 Zgkm in 11 483 Min.

= 36,3 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Norwegen.

Cristiania Drontheim .	2 Züge zu 562,0 km =	1 124,0 Zgkm in	2 175 Min.
Mellerud—Christiania .	2 „ „ 234,0 „ =	468,0 „ „	880 „

4 Züge = 1 592,0 Zgkm in 3 055 Min.

= 31,3 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Rußland.

Wirballen—Petersburg	4 Züge zu 892,0 km =	3 568,0 Zgkm in	5 136 Min.
Wilna—Petersburg . .	2 „ „ 702,0 „ =	1 404,0 „ „	2 233 „
Warschau—Petersburg	2 „ „ 1 116,0 „ =	2 232,0 „ „	3 635 „
Sosnowice—Warschau .	4 „ „ 310,5 „ =	1 242,0 „ „	2 010 „
Alexandrowo—Warschau	2 „ „ 225,0 „ =	450,0 „ „	645 „
Warschau—Brest . .	2 „ „ 213,4 „ =	426,8 „ „	717 „
Brest—Moskau . . .	2 „ „ 1 091,5 „ =	2 183,0 „ „	3 470 „
Woloczysk—Odessa .	4 „ „ 548,1 „ =	2 193,6 „ „	3 630 „
Petersburg—Moskau .	4 „ „ 649,8 „ =	2 599,2 „ „	3 849 „
Petersburg—Reval . .	2 „ „ 370,2 „ =	740,4 „ „	1 367 „

Zu übertragen 28 Züge = 17 039,0 Zgkm in 26 812 Min.

Uebertrag 28 Züge

= 17 039,0 Zgkm in 26 812 Min.

Moskau—Koslow . . .	2 Züge zu	409,7 km =	819,4 Zgkm in	1 310 Min.
Moskau—Kursk . . .	2 „ „	535,6 „ =	1 071,2 „ „	1 880 „
Kursk—Kiew . . .	2 „ „	471,6 „ =	943,2 „ „	1 615 „
Kiew—Shmerinka . . .	2 „ „	267,8 „ =	535,6 „ „	726 „
Koslow—Woronesh . . .	2 „ „	179,2 „ =	358,4 „ „	526 „
Woronesh—Rostow . . .	2 „ „	650,8 „ =	1 301,6 „ „	2 307 „
Moskau—Nischny				
Nowgorod . . .	2 „ „	437,5 „ =	875,0 „ „	1 440 „
Kursk—Losowo . . .	2 „ „	385,2 „ =	770,4 „ „	1 480 „
Losowo—Sendnikowo . . .	2 „ „	98,2 „ =	196,4 „ „	343 „
Alexandrowsk—				
Sewastopol . . .	2 „ „	434,3 „ =	868,6 „ „	1 353 „
Rostow—Mineralbad . . .	2 „ „	497,2 „ =	994,4 „ „	1 706 „

50 Züge

= 25 773,2 Zgkm in 41 498 Min.

= 37,3 km in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

Werden nach diesen Ermittlungen die Leistungen der verschiedenen Länder des europäischen Festlandes im Sommer 1890 gruppirt, so ergibt sich folgende Uebersicht, wobei des besseren Vergleichens wegen, die für den Sommer 1888 ermittelten Zahlen an entsprechender Stelle mit schrägen Ziffern darunter nochmals angeführt sind.

Es beförderten:

die preufs. Staatsbahnen	56 191,7	Schnellzugskm in	64 673 Min. =	52,1 km
	(44 397,9	„ „	53 453 „ =	49,8 „)
Norddeutschland	57 570,0	„ „	66 413 „ =	52,0 „
	(46 193,5	„ „	55 867 „ =	49,6 „)
Holland	12 235,8	„ „	14 780 „ =	49,6 „
	(14 657,3	„ „	17 767 „ =	49,5 „)
Frankreich	95 192,0	„ „	117 316 „ =	48,7 „
	(84 945,0	„ „	105 495 „ =	48,3 „)
Belgien	12 977,0	„ „	16 127 „ =	48,3 „
	(10 913,2	„ „	13 705 „ =	47,8 „)
Dänemark	1 606,6	„ „	2 068 „ =	46,6 „
Süddeutschland	31 408,5	„ „	40 600 „ =	46,4 „
Oesterreich-Ungarn . . .	37 975,0	„ „	50 698 „ =	44,9 „
Italien	21 005,0	„ „	29 688 „ =	42,5 „

Rumänien	2 372,0	Schnellzugskm in	3 422	Min. =	41,6	km
Rußland	25 773,2	"	41 498	" =	37,3	"
Schweiz	10 190,0	"	16 829	" =	36,3	"
Schweden	6 946,0	"	11 483	" =	36,3	"
Norwegen	1 592,0	"	3 055	" =	31,3	"

in der Stunde durchschnittliche Geschwindigkeit.

In dem englischen Buche war gesagt worden, daß nur diejenigen Schnellzüge in Betracht gezogen worden seien, welche mit einer Geschwindigkeit von 46 km in der Stunde und mehr befördert werden. Schon bei der früheren Besprechung des Buches wurde darauf hingewiesen, daß dieser Grundsatz nicht befolgt worden sein könne, weil sich alsdann theilweise erheblich weniger Schnellzugskilometer ergeben würden, als in dem Buche angeführt sind. Es ergab sich damals, wie auf S. 57 im Jahrgang 1890 angegeben, daß im Sommer 1888 auf

den preufs. Staatsbahnen von 44 397,9 Schnellzugkm 35 910,1 Zgkm = 80,9 pCt.

in Norddeutschland . . .	46 193,5	"	36 586,7	" =	79,0	"
" Holland	14 657,3	"	11 475,9	" =	78,3	"
" Frankreich	84 945,0	"	57 180,0	" =	67,3	"
" Belgien	10 913,2	"	7 269,5	" =	66,6	"

mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 46 km und mehr in der Stunde befördert worden sind.

Im Sommer 1890 wurden auf

den preufs. Staatsbahnen von 56 191,7 Schnellzugkm 48 485,3 Zgkm = 86,3 pCt.

in Norddeutschland . . .	57 570,0	"	49 521,7	" =	86,0	"
" Holland	12 235,8	"	9 119,3	" =	74,5	"
" Frankreich	95 192,0	"	65 199,0	" =	68,4	"
" Belgien	12 976,6	"	8 538,5	" =	65,8	"
" Dänemark	1 606,6	"	982,2	" =	61,1	"
" Süddeutschland . . .	31 408,5	"	18 204,3	" =	58,0	"
" Oesterreich-Ungarn . .	37 975,0	"	16 768,0	" =	44,2	"
" Italien	21 005,0	"	8 019,0	" =	38,2	"
" Schweden	6 946,0	"	618,0	" =	8,9	"
" Rumänien	2 372,0	"	156,0	" =	6,6	"
" Rußland	25 773,2	"	1 567,4	" =	6,1	"
" der Schweiz	10 190,0	"	239,0	" =	2,3	"

mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 46 km und mehr in der Stunde befördert.

Die frühere Angabe, daß die preussischen Staatsbahnen in Betreff der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Schnellzüge auf dem europäischen Festlande den ersten Rang einnehmen, ist also durch die neueren Ermittlungen völlig bestätigt. Aus den Zusammenstellungen ist ferner erwiesen, daß die in dem englischen Buche ausgesprochene Prophezeiung, „die Zustände in Preußen würden in Betreff der Geschwindigkeit der Schnellzüge in weiteren 15 Jahren fortschreitend schlechter werden“ der Begründung entbehrt.

Es darf bei dieser Gelegenheit auch darauf hingewiesen werden, wie auf den preussischen Staatsbahnen nicht nur in Betreff der gefahrenen Schnellzugskilometer, sondern auch in Betreff der überhaupt für den Personenverkehr beförderten Zugkilometer, wenn etwa die letzten sechs Sommer in Betracht gezogen werden, eine stetige, der Zunahme des allgemeinen Verkehrs folgende Vervollkommnung stattgefunden hat. Es wurden nämlich für den Personenverkehr gefahren:

im Sommer	Zugkilometer täglich	Zunahme		bei einer durchschnitt- lichen Länge von km	Zunahme der durchschnittlichen Länge	
		in Zugkm	in pCt.		in km	in pCt.
1886	238 397,8	—	—	20 631	—	—
1886	242 995,9	4 598,1	1,93	21 052	421	2,04
1887	254 123,8	11 127,9	4,58	21 852	800	3,50
1888	267 939,0	13 815,2	5,43	22 428	576	2,63
1889	288 910,6	20 971,6	7,32	23 206	778	3,46
1890	320 734,2	31 823,6	11,02	24 063	857	3,69

In diesem Zeitraum von 6 Jahren sind sonach die täglich für den Personenverkehr gefahrenen Zugkilometer um 82 336,4 Zugkm oder 34,54 pCt., die Länge der betreffenden preussischen Staatsbahnstrecken um 3 432 km oder 16,63 pCt. gestiegen.

Wie schon bei der ersten Besprechung des englischen Buches bemerkt, sind bei den bisherigen diesseitigen Ermittlungen die englischen Bahnen nicht in Betracht gezogen worden, weil die auf den Betrieb der Eisenbahnen einwirkenden allgemeinen Verhältnisse in England so sehr von denjenigen in den Staaten des Festlandes, insbesondere Preussens ab-

weichen, daß ein allgemeiner Vergleich der Leistungen in Betreff der Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge nicht zulässig ist. Es ist jetzt aber der Versuch gemacht worden, auch die durchschnittliche Geschwindigkeit der englischen Schnellzüge zu ermitteln. Diese Ermittlungen sind insofern nicht als erschöpfend anzusehen, als nur die in dem deutschen Reichs-Kursbuche als Schnellzüge gekennzeichneten Züge berechnet werden konnten, weil das englische Kursbuch „Bradshaw's General Railway and Steam Navigation Guide“ zu wenig übersichtlich kennzeichnet, welche Züge als Schnellzüge gelten. Während daher in dem englischen Buche von Foxwell und Farrer angegeben ist, daß im Sommer 1888 auf englischen Bahnen im Ganzen 100 118 Schnellzugskilometer gefahren wurden, konnten aus dem deutschen Reichs-Kursbuche für den Sommer 1890 nur 74 599,3 Schnellzugskilometer ermittelt werden. Letztere wurden in 77 557 Minuten, also mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 57,7 km in der Stunde befördert, während diese in dem englischen Buche für den Sommer 1888 auf 66,7 km in der Stunde angegeben war. Und wenn, wie vorher bei den festländischen Bahnen, auch bei den englischen Schnellzügen nur die mit 46 km und mehr in der Stunde gefahrenen in Betracht gezogen werden, so ergibt sich, daß von den 74 599,3 Zugkm hierher 66 416,9 Zugkm = 89,3 pCt. gehören. Bei der Berechnung der Fahrgeschwindigkeit der einzelnen englischen Schnellzüge zeigte sich, daß besonders schnell fahrende Züge im Allgemeinen nur auf einigen Hauptlinien, wie zwischen London und Dover, London und Brighton und zwischen London und Edinburg vorkommen, während auf den übrigen Linien im Allgemeinen erheblich langsamer gefahren wird.

Uebrigens hat auch der anderwärts häufig als schnellster Zug der Welt bezeichnete Schnellzug zwischen London und Edinburg der Great-Northern Railway, der sogenannte Flying Scotchman, welcher die 632 km lange Strecke in 8 Stunden 30 Minuten, also mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 74,4 km in der Stunde zurücklegt, einen beachtungswerthen Konkurrenten in einem Schnellzuge der preussischen Staatsbahnstrecke Berlin—Hamburg gefunden. Derselbe geht gegenwärtig von Berlin, Friedrichstraße, um 7¹⁰ Nachmittags ab und trifft in Hamburg um 10⁴⁰ Abends ein, durchfährt also die 289,5 km lange Strecke, unter Berücksichtigung des 14 Minuten betragenden Zeitunterschiedes, in 3 Stunden 44 Minuten mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 77,5 km in der Stunde, wobei noch zu beachten ist, daß die 7,3 km lange Strecke Friedrichstraße—Charlottenburg der Berliner Stadtbahn nur mit einer Grundgeschwindigkeit von 45 km in der Stunde befahren werden kann. Wenn auch der englische Zug durch die größere Länge der durchfahrenen Strecke noch einen gewissen Vorsprung vor dem Berlin—

Hamburger Züge behält, so dürfte durch den letzteren doch erwiesen sein, daß, was bisher von manchen Seiten bezweifelt wurde, auf den preussischen Staatsbahnen dasselbe Maß von durchschnittlicher Geschwindigkeit, wie auf den englischen Bahnen geleistet werden kann. Wenn eine solche Geschwindigkeit gegenwärtig bei den preussischen Staatsbahnen noch nicht in weiterem Umfange zur Anwendung kommt, so hat dies nur darin seinen Grund, daß eben, abweichend von den englischen Verhältnissen, die übrigen dabei wesentlich mitsprechenden Umstände, namentlich die durch die Rücksichtnahme auf das Publikum der Zwischenstationen und anschließenden Seitenstrecken bedingten zahlreicheren Aufenthaltspunkte noch bei den meisten Strecken von überwiegendem Einflusse sind.

Jungnickel.



Beiträge zur Lehre von der Enteignung.*

Von

Regierungsrath Dr. Eger in Breslau.

II.

Die Entschädigung der Grundeigenthümer für die Enteignung von Grundstückstheilen.

(Mit besonderer Beziehung auf die §§ 8 ff. des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. G.-S. S. 921 ff.).

Wesentlich verschieden von der Entschädigung für die Enteignung ganzer Grundstücke ist in den meisten neueren Enteignungsgesetzen und insbesondere auch im preussischen Enteignungsgesetze vom 11. Juni 1874 die Entschädigung für die Enteignung von Grundstückstheilen behandelt. Während für die Enteignung ganzer Grundstücke der Grundsatz unbedingt gilt, daß die Entschädigung lediglich in dem objektiven Werthe des enteigneten Grundstücks besteht, hat dieser Grundsatz für den Fall der Enteignung eines Theils des Grundbesitzes desselben Eigenthümers insofern eine Abänderung erfahren, als die Entschädigung nicht auf den reinen objektiven Werth beschränkt bleibt. Vielmehr soll alsdann mehr geleistet werden, als der objektive Werth des Grundstücks allein, d. h. mehr, als das Grundstück, für sich allein betrachtet, jedem Dritten werth sein würde. Es soll für den Fall der theilweisen Enteignung des in einer Hand vereinigten Grundbesitzes auch ein subjektives Moment bei der Entschädigungsbemessung Berücksichtigung finden, nämlich der lediglich in der Person des Eigenthümers liegende Umstand, daß ihm zugleich noch anderer mit dem abzutretenden Grundstückstheile örtlich oder wirtschaftlich zusammenhängender Grundbesitz gehört. Denn dieser Umstand rechtfertigt die Erwägung, daß dem Eigenthümer durch die Trennung des abzutretenden Grundstückstheils von seinem übrigen Grund-

*) Vergl. Archiv 1890 S. 553, 721, 1022.

besitze Nachteile entstehen, die er nicht erleiden würde, wenn er jenen Grundstückstheil nur allein besäße und für die er mithin in dem objektiven Werthe desselben — für sich allein und aus dem Zusammenhange genommen — Ersatz nicht finden würde. Das Prinzip vollständiger Entschädigung erfordert hier also eine Abweichung von dem Grundsatz der rein objektiven Werthbemessung. Es muß das subjektive Moment der Zusammengehörigkeit des Grundstückstheils mit dem Ganzen in der Hand eines Eigenthümers berücksichtigt und daher diesem — neben dem objektiven Werthe des abzutretenden Theils — der Schaden der Auseinanderreißung ersetzt werden.

Von diesem Gesichtspunkte aus bestimmt § 8 Abs. 2 des preussischen Enteignungsgesetzes — in fast wörtlicher Uebereinstimmung mit mehreren neuen deutschen Enteignungsgesetzen:

„Wird nur ein Theil des Grundbesitzes desselben Eigenthümers in Anspruch genommen, so umfaßt die Entschädigung zugleich den Mehrwerth, welchen der abzutretende Theil durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen hat, sowie den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht.“

Der Gesetzgeber ging also davon aus, daß bei Enteignung eines Theils des Grundbesitzes desselben Eigenthümers die Entschädigung nach Maßgabe des objektiven Werths des aus dem Zusammenhange mit dem Ganzen herausgerissenen Theils an sich nicht genüge, um den Eigenthümer vollständig zu entschädigen, daß vielmehr in diesem Falle der Verlust des Eigenthümers größer sei, als der objektive Werth jenes Theils für sich allein geschätzt. Bereits in den Motiven des ersten Entwurfs (1868) ist darauf hingewiesen, daß, wenn man dem Eigenthümer auch für den Fall der Theilenteignung vollständigen Ersatz, d. h. den Unterschied zwischen dem Zustande seines Vermögens vor und nach der Expropriation gewähren wolle, man sich nicht auf den Ersatz des gemeinen Werths des abzutretenden Grundstücks beschränken dürfe, sondern hinzufügen müsse den Mehrwerth desselben, welcher sich durch die Verbindung mit anderen Vermögenstheilen dieses Eigenthümers, z. B. als Theil eines größeren Grundstücks oder zur wesentlichen Ergänzung einer anderen Anlage herausstellt, sowie den Minderwerth, welchen andere Theile des Grundvermögens desselben Besitzers dadurch erleiden, daß sie aus der Verbindung mit dem expropriirten Grundstücke ausscheiden. Dieser Grundsatz hat dementsprechend schon in dem bezüglichlichen § 7 des ersten Entwurfs positiven Ausdruck gefunden und ist beharrlich, wenn auch unter mehrfachen Aenderungen und Ergänzungen der Fassung beibehalten worden.

Unter „Grundbesitz“ ist in dem Absatz 2 des § 8 des preussischen Enteignungsgesetzes die Gesamtheit der im örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhange stehenden Grundstücke desselben Eigenthümers zu verstehen. Es ist nicht nothwendig, daß der in Anspruch genommene Theil im örtlichen Zusammenhange mit dem Reste steht. Ebenso wenig ist erforderlich, daß der Theil und der Rest zusammen ein ganzes Grundstück im Sinne der Grundbuchordnung oder der Kataster und des Grundsteuergesetzes bilden, auf ein und dasselbe Blatt im Grundbuche eingetragen sind u. s. w. Diese formale Zusammengehörigkeit ist nicht maßgebend. Es genügt vielmehr der wirthschaftliche Zusammenhang, d. h. der Umstand, daß beides — Theil und Rest — bisher einen gemeinschaftlichen Mittelpunkt in wirthschaftlicher Beziehung befaßten, wirthschaftlich — wenn auch nicht örtlich — zusammengehörig waren und ein Ganzes bildeten. Es können daher unter Umständen örtlich meilenweit von einander getrennte Grundstücke in dem Verhältnisse von Theilen eines Ganzen stehen, sie können in verschiedenen Guts- und Gemeindebezirken, Kreisen u. s. w. liegen. Entscheidend ist, soweit nicht örtlicher Zusammenhang vorliegt, die wirthschaftliche Zusammengehörigkeit, welche als Thatfrage nach der konkreten Sachlage festgestellt werden muß. Aus diesem Grunde wurde die frühere Fassung des Eingangssatzes:

„Wird nur ein Theil von einem Grundstück in Anspruch genommen“,

sowie des Schlusssatzes:

„den Minderwerth, welcher für das Restgrundstück durch die Abtretung entsteht“,

in der 3. Plenarberathung in die Fassung: „Theil des Grundbesitzes desselben Eigenthümers“ und „den übrigen Grundbesitz“ umgewandelt.

Wesentlich ist, daß es sich um den örtlich oder wirthschaftlich zusammenhängenden Grundbesitz „desselben Eigenthümers“ handelt. Diese Voraussetzung ist so selbstverständlich, daß sie füglich hätte unerwähnt bleiben können. Offenbar lag aber für den Gesetzgeber die Absicht vor, nachdem vom Erfordernisse des örtlichen Zusammenhangs abgesehen worden war, ausdrücklich zu betonen, daß der losere wirthschaftliche Zusammenhang jedenfalls in der Person eines und desselben Eigenthümers seine Grundlage haben müsse. „Eigenthümer“ ist hier im streng rechtlichen Sinne zu nehmen. Die örtliche oder wirthschaftliche Verbindung mehrerer Grundstücke durch bloße Pacht (*Ususfructus*, *Emphyteuse*, Grundgerechtigkeiten u. s. w.) oder durch Verbindung ihrer Eigenthümer zum gemeinschaftlichen Wirtschaftsbetriebe kommt nicht in Betracht und kann daher

die Anwendung der Entschädigungsnorm des Absatzes 2 des § 8 nicht begründen. Der fragliche Theil muß mit dem übrigen Grundbesitz einem und demselben Eigenthümer nach Maßgabe der geltenden Gesetze über den Eigenthumserwerb von Grundstücken gehören. Darauf, ob der Grundbesitz im gemeinschaftlichen Eigenthum mehrerer (z. B. Erben, Gesellschafter) steht, kommt nichts an, vorausgesetzt, daß Theil und Rest eben dieselben Eigenthümer haben; ebensowenig, ob ein Theil im eingetragenen, der andere nur im Naturalbesitze des Eigenthümers ist.*)

Alle Grundstücke einer juristischen Person (Gemeinde, Handelsgesellschaft, Stiftung, Kirche) bilden den Grundbesitz desselben Eigenthümers. Also auch alle Grundstücke des preussischen Staatsfiskus, gleichviel ob sie von derselben oder von verschiedenen fiskalischen Verwaltungen (z. B. Forst-, Steuer-, Eisenbahnverwaltung) verwaltet werden. Dagegen ist zwischen Grundstücken des Reichsfiskus und des preussischen Staatsfiskus zu unterscheiden.

Liegt nun eine Theilenteignung in diesem Sinne vor, so soll die Entschädigung zugleich den Mehrwerth umfassen, welchen der abzutretende Theil durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen hat, sowie den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht.

Zweifelhaft ist zunächst die Bedeutung des Wortes „zugleich“. Man könnte der Fassung nach meinen, es bezwecke nur eine Zusammenfassung der Worte „Mehrwerth“ und „Minderwerth“ derartig, daß die Entschädigung nur bestehen soll zugleich aus dem Mehrwerth und dem Minderwerth in der näher angegebenen Weise. Indefs, wie der Zusammenhang mit Absatz 1 des § 8 und die Entstehungsgeschichte ergeben, wäre diese Auffassung eine irrige. Auch würde für den Zweck der bloßen Zusammenfassung des Mehr- und Minderwerthes das Wort „zugleich“ überflüssig sein und das Wort „sowie“ vollständig genügen. „Zugleich“ bezieht sich vielmehr auf den vorangegangenen Absatz 1. Die Entschädigung umfaßt:

1. die im Absatz 1 festgestellte Entschädigung und zugleich
2. den Mehrwerth, sowie
3. den Minderwerth — in dem im Absatz 2 bestimmten Umfange — (s. Bähr u. Langerhans, S. 37).

Zusätzlich zu dem im Absatz 1 bezeichneten Werthe soll also der

*) Vergl. Erk. des 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. vom 20. April 1882. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 2 S. 260 (262).

Mehrwerth und Minderwerth im Sinne des Absatzes 2 in Anschlag kommen, aus allen drei Faktoren soll sich die Gesamtschädigung für die Abtretung des Theils zusammensetzen.

Indem nun in Betreff des Hauptfaktors: Entschädigung des „vollen Werthes des abzutretenden Grundstücks einschliesslich der enteigneten Zubehörungen“ lediglich auf die vorangegangene Abhandlung (Arch. 1890 S. 564 f. S. 721 f.) Bezug genommen wird, bedürfen nur die beiden Nebenfaktoren: „Mehrwerth“ und „Minderwerth“ der weiteren Erörterung. Der Wortlaut legt die Annahme nahe, dass der Gesetzgeber sich beide Faktoren — den Mehrwerth und den Minderwerth — getrennt gedacht hat, derartig, dass sich genau von einander scheiden lässt, was zu der einen, was zu der anderen Kategorie gehört. Indess eine nähere Prüfung ergibt, dass eine strenge und absolute Trennung beider Kategorien nicht angängig ist, wie auch in den Materialien sich nirgends ausgeführt und motivirt findet, wie die Trennung entstanden, und welche Momente zu der einen oder anderen Kategorie zu rechnen sind. Bereits die ursprünglichen Entwürfe enthielten — ohne weitere Begründung — die getrennte Aufzählung dieser beiden Entschädigungsfaktoren — des Mehrwerths und des Minderwerths — und späterhin sind dieselben unverändert beibehalten worden. Die Erwägung ging offenbar dahin, dass die Theile eines Ganzen mit einander verbunden in ihrer wechselseitigen Beziehung und Einwirkung eine grössere Nutzungsfähigkeit und daher auch einen höheren Werth haben können, als getrennt von einander. Der Werth des Ganzen kann grösser sein, als die Einzelwerthe der getrennten Theile zusammengerechnet. Er kann, aber er muss nicht; denn es ist auch möglich, dass der Werth jedes Theiles genau im Verhältnisse seiner Grösse zum Ganzen steht, gleichviel ob verbunden mit den anderen Theilen oder getrennt von denselben. Der Werth eines jeden Theiles kann sich aber durch den Zusammenhang mit den anderen Theilen höher stellen, als für sich allein. Und daher kann auch der Minderwerth, den jeder Theil durch die Abtrennung erleidet, ein verhältnissmässig grösserer sein, als es dem objektiven Werthe der anderen Theile, für sich allein betrachtet, entspricht. Es kann — wie Bähr und Langerhans S. 37 zutreffend bemerken — der abgetrennte Theil eines Ganzen nicht mehr den Werth haben, welchen er im Zusammenhange mit dem Ganzen darstellt, es kann sowohl der abzutretende als der dem Eigenthümer verbleibende Theil für sich allein weniger werth — weil weniger nutzungs- und omsatzfähig — sein, als beide Theile als integrierende und zusammenwirkende Theile des Ganzen bisher durch ihre Verbindung werth waren (s. das überzeugende Beispiel eines in Stücke gesprengten Diamanten).

Der Schaden, den unter Berücksichtigung dieses Verhältnisses der

Eigenthümer des bisherigen Ganzen durch die Abtrennung erleidet, besteht folgerichtig:

1. in dem objektiven Werthe des abgetrennten Theiles an sich, und
2. in dem Unterschiede zwischen dem Werthe des bisherigen Ganzen und dem Werthe der nunmehr getrennten Theile oder in dem Minderwerthe, der durch die Trennung für beide Theile im Vergleiche mit dem bisherigen Werthe des Ganzen, d. h. dadurch entstanden ist, daß sie nicht mehr Theile eines Ganzen sind.

Absatz 2 des § 8 faßt dies nun in kasuistischer Weise dahin, daß es ersetzen ist

1. der objektive Werth des abzutretenden Theils an sich (s. Abs. 1),
2. der Mehrwerth, welchen der abzutretende Theil durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen, d. i. als Theil des Ganzen hatte, und
3. der Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung, d. h. dadurch entsteht, daß sie nicht mehr Theil des Ganzen ist.

Eine solche kasuistische Gliederung des Werthsunterschiedes zwischen dem ehemaligen Ganzen und den nunmehrigen Theilen in Mehrwerth des abgetrennten und Minderwerth des verbleibenden Theils würde nun für die Schadensfeststellung von Bedeutung sein, wenn sich in der That genau sondern und berechnen liefse, welcher Theil des Werths auf den fraglichen Mehrwerth des Trennstücks und welcher auf den Minderwerth des Reststücks entfällt. Dies wäre jedoch nur dann möglich, wenn genau die Beziehungen und Einwirkungen der getrennten Theile auf einander zu ergründen und danach die Werthe derselben im Verhältniß zum Werthe des Ganzen darzustellen wären. Dies ist aber nicht möglich. Dieselbe Thatsache — die Trennung — kann beide Theile im Vergleiche zum Werthe des bisherigen Ganzen minderwerthig machen oder — was dasselbe ist — beiden Theilen den bisherigen Mehrwerth nehmen, den sie durch ihre vorgängige Verbindung besaßen. In welchem Verhältnisse dies aber stattfindet, entzieht sich im einzelnen Falle bei der Verwicklung der Beziehungen und Wechselwirkung der einzelnen Theile eines Ganzen der genauen Feststellung.

Es läßt sich wohl feststellen, welchen Minderwerth das Ganze überhaupt durch die Spaltung erlitten, nicht aber, welcher Antheil daran dem einen oder anderen Theile zuzuschreiben ist. Es wird daher zumeist im besonderen Falle ganz willkürlich gegriffen sein, was und wieviel man als Mehrwerth des abzutretenden Theils oder umgekehrt als Minderwerth des Restgrundbesitzes in Anschlag bringen will. Der gesammte Verlust oder

Minderwerth wird eben durch die Thatsache der Trennung des Ganzen in zwei Theile bewirkt. Man kann den gesammten Minderwerth, den das Ganze erleidet, als Folge der Trennung des abzutretenden Theils hinstellen — weil ohne diese Trennung das Ganze den bisherigen Werth behalten haben würde; — man kann aber auch mit gleichem Rechte und aus dem nämlichen Grunde den gesammten Minderwerth als Folge der Trennung des Reststückes bezeichnen. Ebendasselbe Moment, welches den Mehrwerth des einen Theils rechtfertigt, begründet auch zugleich den Minderwerth des anderen Theils. Zutreffend sagt daher v. Rohland S. 70: „Der Schaden entsteht dadurch, daß das Enteignungsobjekt, — mag es ein Theil eines Grundstücks oder ein ganzes sein — durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem übrigen Grundbesitz des Enteigneten einen Mehrwerth hatte und nun durch die Enteignung für das Restgrundstück eine Werthverminderung eintritt.“ Und mit Recht bemerkt Randa (S. 655 Anm. 54e): „Selbstverständlich darf Mehr- und Minderwerth bezüglich desselben Trennstücks **nicht gleichzeitig** in Anschlag gebracht werden.“

Ebenso führt das Reichsgericht aus: „Es ist unzulässig, einen Theil der enteigneten Fläche herauszugreifen und für diesen einen besonderen Werth ohne Rücksicht auf den Werth des Ganzen zu berechnen. Die enteigneten Flächen sind Theile eines im Zusammenhange stehenden Grundbesitzes desselben Eigenthümers. Die Berechnung der geleisteten Entschädigung mag sich aus verschiedenen Positionen zusammensetzen. Rechtlich aber erscheint die Summe dieser Positionen als eine einheitliche, nämlich als die Entschädigung für das gesammte, dem zusammenhängenden Grundbesitz entzogene Areal. Dasselbe hat in Folge örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhanges mit dem Ganzen einen gewissen Mehrwerth für den Eigenthümer; denn es stellt entweder die Verbindung mit dem übrigen Grundbesitze her, oder es erleichtert, indem es eben mit diesem ein zusammenhängendes größeres Ganzes bildet, die wirthschaftliche oder sonstige Benutzung des Ganzen. Durch die Enteignung wird entweder die Verbindung unterbrochen oder die Benutzung des verbliebenen Grundbesitzes beeinträchtigt. Alle diese Nachtheile bilden die sogenannten „Durchschneidungs-“ bezw. „Deformationsnachtheile“. Der Besitz der enteigneten Flächen hatte also für den Grundbesitzer denjenigen besonderen Nutzen, welcher dem Werthe nach den Nachtheilen entspricht, die dem Grundeigenthümer entstehen, wenn er die Grundstückstheile missen muß.“*) Daher unterscheidet sich auch die Entschädigung für

*) Erkennt vom 3. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 26. Mai 1880. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 177 (179).

Archiv für Eisenbahnwesen. 1881.

Wirthschaftser schwerungen in nichts von der gesetzlich für die Enteignung im Uebrigen zu gewährenden Entschädigung. Der Vortheil, welchen der enteignete Theil eines Grundbesitzes für die leichtere Bewirthschaftung des Restes gehabt hat, gehört mit zu dem relativen Werthe desselben und bildet einen Theil der Gesamtentschädigung.**) Der durch den örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang bedingte Mehrwerth der abzutretenden Theile und der Minderwerth des Restgrundstücks greifen so ineinander, daß sie sich unter Umständen derartig decken können, daß die Vergütung des einen die Vergütung des anderen ganz oder theilweise ausschließt.***) „Die Entschädigung wird nach § 8 für die Abtretung des Grundeigenthums gewährt, also nicht für den bei dem Eigenthümer zurückbleibenden Theil desselben. Die Entschädigung für den abzutretenden Theil „umfaßt“ auch den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht. Bei Ermittlung des durch die Abtretung entstehenden Schadens wird auch die dem Restgrundstück dadurch erwachsende Werthverminderung in Anschlag gebracht, aber nicht als Entschädigung für ein neben dem abgetretenen Grundstück anzunehmendes selbständiges Enteignungsobject, sondern als Bestandtheil der für das abgetretene Grundstück zu gewährenden vollen Entschädigung. Die zu leistende Entschädigung kann sich aus verschiedenen Ansätzen zusammensetzen. Rechtlich aber erscheint die Summe dieser Ansätze als eine einheitliche, für das abzutretende Grundstück im Ganzen zu gewährende Entschädigung. Insbesondere gilt dies auch, wenn nur ein Theil des Grundbesitzes desselben Eigenthümers in Anspruch genommen wird, von den Ansätzen für den Werth des abzutretenden und für den Minderwerth des zurückbleibenden Theils.“****)

Nach Vorstehendem wäre es unzweifelhaft klarer gewesen, ohne weitere Gliederung in objektiven Werth, Mehr- und Minderwerth, als Entschädigung denjenigen Gesamtbetrag hinzustellen, um welchen der Werth des Ganzen durch die Wegnahme des Theils vermindert wird. Und in der That ist ein entsprechender Antrag in den Berathungen der Abgeordnetenhauskommission (Ber. vom 4. März 1872) gestellt, aber abgelehnt worden. Der Gesetzgeber entschied sich für die Beibehaltung der kasuistischen Gliederung und hat damit zahlreiche Zweifel und Kontroversen geschaffen, welche leicht hätten vermieden werden können.

*) Erkennt vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 3. November 1880. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 299, 300.

**) Erkennt vom 2. Hilfs.-Sen. d. Reichsger. unterm 19. Juni 1882. Löbell, S. 52.

*** Erkennt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 24. Juni 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 199, und 5. Ziv.-Sen. unterm 25. Septbr. 1886, das. Bd. 5 S. 90.

Wenngleich es aber hiernach mehr oder weniger willkürlich ist, die Momente, welche einen Mehrwerth des abzutretenden Theils, und diejenigen, welche einen Minderwerth des Restgrundbesitzes bedingen, von einander getrennt zu besprechen, weil dieser Mehr- und jener Minderwerth sich ergänzen und zusammen den zu ermittelnden Werthsunterschied bilden, so soll doch, der Tendenz des Gesetzgebers und dem Wortlaute des Gesetzes gemäß, im Folgenden eine getrennte Besprechung derjenigen wesentlichen Momente, welche den Mehrwerth des einen und welche den Minderwerth des anderen Theils begründen, stattfinden — zumal es im Endziele gleichgültig ist, wohin man das eine oder andere Moment rechnet.

A. Der Mehrwerth des abzutretenden Theils.

Absatz 2 des § 8 bestimmt zunächst, daß die Entschädigung umfassen soll:

„den Mehrwerth, welchen der abzutretende Theil durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen hat.“

Es liegt auf der Hand und bedarf der näheren Begründung nicht, daß eine zusammenhängende Fläche dem Eigenthümer unter Umständen größere Vortheile bieten kann, als die einzelnen Theile der Fläche von einander getrennt, daß daher jeder Theil im Zusammenhange mit den anderen einen höheren Werth haben kann, als ohne diesen Zusammenhang. Er kann einen Mehrwerth haben (v. Randa, S. 655; v. Rohland, S. 69). Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß dies nach der Sachlage im Einzelnen nicht der Fall ist, daß gerade umgekehrt die Zerstückelung der Fläche den Werth der einzelnen Theile hebt oder doch auf denselben ohne Einfluß ist.

Worin können nun die Vortheile, die dem Eigenthümer aus dem Zusammenhange des Theils mit dem Uebrigen erwachsen und den Mehrwerth im Vergleiche mit dem Werthe des getrennten Theils bedingen, hauptsächlich bestehen? Die Frage ist erschöpfend nicht zu beantworten. Ebenso wenig lassen sich allgemeine Regeln aufstellen, weil die engen Beziehungen der Theile eines ganzen Grundstücks zu einander die Vortheile des Zusammenhangs je nach der Sachlage sehr zahlreich und verschiedenartig gestalten können und weil sie insbesondere abhängig sind von der Größe, Lage, Beschaffenheit, überhaupt der Nutzungsfähigkeit der einzelnen Theile. Ob daher der abzutretende Theil durch seinen Zusammenhang einen Mehrwerth überhaupt hat und in welcher Höhe, ist stets Thatfrage. Indefs lassen sich doch nach Maßgabe der allgemeinen Verkehrsanschauung einige wichtigere und regelmäßig vorkommende Fälle hervorheben.

I. Der Mehrwerth durch örtlichen Zusammenhang.

Die Vortheile und damit der Mehrwerth des abzutretenden Theils können zunächst bedingt sein durch den rein örtlichen Zusammenhang, durch die räumliche Verbindung des Theils mit dem Ganzen oder — zutreffender — mit dem Uebrigen, dem Restgrundbesitze. Dahin gehört z. B.:

1. Im örtlichen Zusammenhange mit dem Restbesitze ist der abzutretende Theil als Bauplatz oder zu einer gewerblichen Anlage u. s. w. geeignet. — Ohne Zusammenhang mit dem Restbesitze kann er — in Folge der Zerstücklung, Mißgestaltung, schiefen Durchschneidung — nur noch zu landwirthschaftlichen Zwecken: als Acker, Wiese, Gartenland verwendet werden.

2. Im örtlichen Zusammenhange mit dem Restbesitze dient der abzutretende Theil als nächste und beste Verbindung der übrigen Theile unter einander oder mit den öffentlichen Wegen. Ohne den örtlichen Zusammenhang mit dem Restbesitze ist er lediglich zu landwirthschaftlichen u. s. w. Zwecken verwendbar. *)

3. Im örtlichen Zusammenhange mit dem Restbesitze trägt der abzutretende Theil — als Park, Garten, Teich u. s. w. — zur Verschönerung und Annehmlichkeit des Restgrundbesitzes bei. Ohne den Zusammenhang mit dem Restbesitze verliert er diese Eigenschaft für den Restbesitz und hat nur den Werth seiner sonstigen Nutzungsfähigkeit. (Vergl. Bähr und Langerhans, S. 39).

4. Es ist hierbei die Frage entstanden, ob unter „örtlichem Zusammenhang“ im Sinne des § 8 Abs. 2 die ununterbrochene räumliche Verbindung des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze zu verstehen sei. Diese Frage ist nach der sich aus den Materialien ergebenden Tendenz des Gesetzgebers dahin zu beantworten, daß der Zusammenhang nicht ein thatsächlich ununterbrochener, unmittelbarer zu sein braucht, vielmehr bloße nahe örtliche Beziehungen der Grundstücke desselben Eigenthümers für die Annahme genügen, daß ein örtlicher Zusammenhang zwischen ihnen im Sinne des § 8 Abs. 2 vorhanden sei. (Löbell, S. 58, Bohlmann II, S. 50—54). Wie nahe diese örtlichen Beziehungen sein müssen, um den örtlichen Zusammenhang zu rechtfertigen, läßt sich allgemein — etwa unter genauer Angabe der Entfernungen — nicht beantworten, sondern ist Frage des besonderen Falles. Grundsätzlich ist nur bei der Beurtheilung daran festzuhalten, daß die örtliche Lage beider Grund-

*) S. Randa, S. 656, Anm. 54c und 55. Bohlmann I, S. 33. Daleke, S. 60, 61 Erk. des Ob.-Trib. v. 25. Oktober 1872. Striethorst, Bd. 86, S. 294; des 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. vom 11. Oktober 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 286.

stücke derartig nahe sein muß, daß sie durch ihr Verhältniß zu einander ihre Nutzungsfähigkeit oder ihren Werth zu beeinflussen vermögen und nach der allgemeinen Verkehrsanschauung als ein „Ganzes“ anzusehen sind.

In den Regierungsentwürfen war nur bestimmt worden, daß dem Expropriaten der Mehrwerth zu ersetzen sei, welchen der abzutretende Gegenstand durch seinen Zusammenhang mit anderen Eigenthumstheilen für den Expropriaten habe, ohne daß die Art und Weise jenes Zusammenhanges in den Gesetzentwürfen näher bestimmt wurde. Der Abgeordnete Knebel hatte in der Kommission des Abgeordnetenhauses (1873) eine nähere Begriffsbestimmung jenes Wortes „Zusammenhang“ durch den Zusatz „örtlichen oder wirthschaftlichen“ (Zusammenhang) beantragt, indem er befürchtete, daß ohne diesen Zusatz unter dem bloßen Worte „Zusammenhang“ nur der örtliche und nicht auch der bloß wirthschaftliche Zusammenhang vielleicht in großer Entfernung von einander liegender Grundstücke verstanden werden würde. Allein die Kommission erachtete diese Befürchtung für grundlos und lehnte deshalb die Annahme jenes Zusatzes ab. Zur Begründung dieser Ablehnung heißt es in dem bezeichneten Kommissionsberichte:

„Dem — Knebelschen Antrage — gegenüber wurde bemerkt, daß der hier fragliche Zusammenhang allerdings nicht stets ein unmittelbarer zu sein brauche, daß aber doch dieser Zusammenhang durch nahe örtliche Beziehungen der Grundstücke als bedingt werde angesehen werden müssen, während eine alternative Hinstellung des „örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhanges“ als Faktors der Wertherhöhung leicht dahin führen könnte, die Wertherhöhung unter Umständen anzunehmen, wo sie gar keine Berechtigung hat.“

Bei der zweiten Plenarberathung des Abgeordnetenhauses wiederholte der Abgeordnete Knebel seinen Antrag, weil er meinte, daß die Auslegung des Ausdrucks „Zusammenhang“ auf die bloße Räumlichkeit führe. Darauf wurde nunmehr der Knebelsche Antrag angenommen.

Endlich spricht für die weitere Auffassung des Begriffes „örtlich“ die in der dritten Plenarberathung vorgenommene Umwandlung des Wortes „Grundstück“ in „Grundbesitz“ sowie „Restgrundstück“ in „übrigen Grundbesitz“. Der Abgeordnete Knebel hob nämlich hervor, daß, da bei theilweiser Enteignung der Minderwerth nicht bloß des einzelnen, theilweise enteigneten Grundstückes, sondern der Minderwerth des gesammten, im Zusammenhang stehenden Grundbesitzes des nämlichen Eigenthümers erstattet werden soll, an Stelle der Worte „wird nur ein Theil von einem Grundstücke“ u. s. w. — die Worte:

„Wird nur ein Theil des Grundbesitzes desselben Eigenthümers“ u. s. w. gesetzt werden müßten, und daß ferner am Schlusse statt der Worte „Minderwerth, welcher für das Restgrundstück durch die Abtretung entsteht“ u. s. w. — die Worte: „Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht“ u. s. w. zu setzen seien.

Wenn also z. B. durch die Enteignung eines städtischen Grundstückes ein anderes, dem Enteigneten gleichfalls gehöriges städtisches Grundstück beschädigt wird, so kann der Expropriant die Erstattung dieses Schadens nicht deshalb ablehnen, weil die beiden Grundstücke durch ein dazwischenliegendes öffentliches oder Privatgrundstück, z. B. durch einen Weg, Fluß u. s. w. getrennt sind. Gesetzt, einem Hauseigenthümer gehört ein gegenüber seinem Hause jenseits der daran vorbeiführenden Straße liegender Bauplatz oder Garten u. s. w., welcher für ihn deshalb einen den objektiven Werth übersteigenden Werth hat, weil er als Eigenthümer jenes Platzes, Gartens u. s. w. verhindern kann, daß darauf seinem Hause schädliche Anlagen (z. B. häßliche Bauten, störende industrielle Etablissements u. s. w.) errichtet werden. Beim freihändigen Verkaufe jenes Platzes zur Ausführung einer solchen dem Restbesitze schädlichen Anlage würde er bei Bemessung des Kaufpreises diesen Mehrwerth, den der Platz durch seine örtliche Lage und Beziehung zum gegenüberliegenden Hause hat, in Anschlag bringen. Wollte man also dem Hauseigenthümer bei der Enteignung jenes Platzes dafür nur den objektiven Werth, welchen derselbe für sich allein betrachtet und unter allen Umständen für jedermann hat, zubilligen, so würde er entgegen der Tendenz des § 8 Absatz 2 die ihm nach § 1 zustehende vollständige Entschädigung nicht erhalten (Bohlmann II, S. 50, 51). Liegen also zwei Grundstücke desselben Eigenthümers so nahe bei einander, daß die Art und Weise der Benutzung und Verwendung des einen Grundstücks auf den Kaufwerth des anderen Grundstücks dauernd von Einfluß ist, daß insbesondere die Verwendung des einen Grundstücks, je nachdem sie zur Anlage schöner herrschaftlicher Häuser, Parks und Gärten, oder häßlicher Miethskasernen, geräuschvoller, lästiger und schädlicher Fabriken erfolgt, den Werth des anderen Grundstücks steigert oder vermindert, so liegt gerade in diesem Umstande der Beweis ihres örtlichen Zusammenhanges im Sinne des § 8 Absatz 2 (Bohlmann II, S. 52).

II. Der Mehrwerth durch wirthschaftlichen Zusammenhang.

Die Vortheile und damit der Mehrwerth des abzutretenden Theils können sodann aber auch bedingt sein durch den wirthschaftlichen

Zusammenhang, durch die gemeinsame Verwaltung und Benutzung des Theils mit dem Ganzen sowie dem Restgrundbesitze.

Der abzutretende Theil kann dem Restbesitze nicht allein durch seine Lage und nahe örtliche Beziehung, sondern auch durch seine sonstige Beschaffenheit und Eigenschaft von besonderem Vortheile und Werthe sein, die Bewirthschaftung des Ganzen erleichtern, einträglicher machen, eine nutzbare Art der Bewirthschaftung überhaupt zulassen, als sie ohne die wirthschaftliche Verbindung möglich und erreichbar wäre. Das örtliche Moment wird zwar hierbei keineswegs ganz außer Betracht bleiben können, weil nach den bestehenden Verkehrsverhältnissen und wirthschaftlichen Regeln die Möglichkeit gemeinschaftlicher Bewirthschaftung von Grundstücken, der vorteilhafte, wirthschaftliche Einfluß derselben auf einander eine gewisse Nähe voraussetzt und in zu weiter Entfernung ihre Grenze findet. (Löbell, S. 58. Bähr und Langerhans, S. 39). Aber dieses örtliche Moment tritt hier zurück gegenüber noch anderen Vortheilen, welche der Theil durch seine Beschaffenheit in wirthschaftlicher Beziehung dem Restbesitze bietet, es kommt nur in Verbindung mit diesen anderen Vortheilen zur Geltung.

Ursprünglich glaubte man allerdings durch das bloße Wort „Zusammenhang“ beide Kategorien von Vortheilen, die des örtlichen und die des wirthschaftlichen Zusammenhanges, genügend zu treffen und zu umfassen. Daher beschränkten sich sämtliche älteren Entwürfe auf das Wort „Zusammenhang“. In den Berathungen der Abgeordnetenhauskommission, welche der Vorlage des letzten Regierungsentwurfs vom 13. November 1873 folgten, machten sich jedoch hiergegen Bedenken geltend, indem man befürchtete, daß unter dem bloßen Worte „Zusammenhang“ nur der örtliche und nicht auch bloß wirthschaftliche Zusammenhang vielleicht in großer Entfernung von einander liegender Grundstücke verstanden werden würde. Der Abgeordnete Knebel beantragte daher, das Wort „Zusammenhang“ durch den Zusatz „örtlichen oder wirthschaftlichen“ zu ergänzen. Dieser Antrag wurde aber abgelehnt, nachdem dagegen bemerkt worden war, daß der hier fragliche „Zusammenhang“ allerdings nicht stets ein unmittelbarer zu sein brauche, daß aber doch dieser Zusammenhang durch nahe örtliche Beziehungen der Grundstücke als bedingt werde angesehen werden müssen, während eine alternative Hinstellung des „örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhanges“ als Faktors der Wertherhöhung leicht dahin führen könnte, die Wertherhöhung unter Umständen anzunehmen, wo sie gar keine Berechtigung hat.

In der zweiten Plenarberathung des Abgeordnetenhauses erweiterte der Abgeordnete Knebel seinen in der Kommission gestellten Antrag dahin, daß die Entschädigung überhaupt in dem Ersatze alles unmittelbaren

und mittelbaren Schadens, welcher dem Eigenthümer aus der Enteignung erwächst, bestehen solle, indem er hierin die Vortheile des örtlichen und wirthschaftlichen Zusammenhanges vollständig inbegriffen sah. Als Beleg dafür, daß auch letztere in der vollständigen Entschädigung enthalten sein mußten, führte er den Fall an, daß ein Landgut einen weiten Wiesenkomplex im Besitz hat, der mit dem Hauptgute nicht im örtlichen Zusammenhange steht. Dieser Wiesenkomplex befindet sich in einem besonderen Thal, und gerade dieses Thal ist es, welches von der Eisenbahn oder einer anderen Korporation, für deren Anlage das Expropriationsrecht ertheilt ist, in Anspruch genommen wird. In diesem Falle wird einerseits dem Expropriationsverpflichteten sein Wiesenkomplex und damit die Möglichkeit gewinnbringender Ausbeutung seines Gutes zum größten Theil abgenommen, es wird ihm aber auf der anderen Seite nach der Fassung des § 8 nur dasjenige ersetzt, was diese Wiesen objektiv werth sind, d. h. also dasjenige, was sie für jeden im Allgemeinen werth sind. Denn es liegt nicht der Fall vor, daß das Restgrundstück, von dem der § 8 spricht, im Zusammenhange steht mit dem Hauptgrundstücke, und daher wird hier der letzte Absatz des § 8 nicht Platz greifen. Es wird aber kein Sachverständiger zweifeln können, daß in diesem Falle der Expropriationsverpflichtete nicht allein den Werth seiner Wiese verliert, sondern daß er in seinem ganzen Geschäft eine wesentliche Einbuße erleidet. Nimmt man nun den Fall an, daß ein Theil dieser Wirthschaft in der Nähe einer großen Stadt liegt und Milchwirthschaft betrieben wird, so ist möglicher Weise der gesammte wirthschaftliche Betrieb durch die Expropriation gestört und trotzdem soll der Expropriationsverpflichtete nur den gemeinen Werth der Wiese entschädigt bekommen.

Demungeachtet wurde der Antrag Knebel's auf Ersatz des gesammten mittelbaren Interesses als zu weit gehend abgelehnt und nunmehr von demselben der bereits in der Kommissionsberathung gestellte Antrag auf Ergänzung des Wortes „Zusammenhang“ durch die Worte „örtlichen oder wirthschaftlichen“ wieder aufgenommen. Zwar war von anderer Seite ausgeführt worden, daß auch ohnedies unter dem „Zusammenhange“ im Absatz 2 nicht bloß zu verstehen sei ein örtlicher, räumlicher, sondern auch ein wirthschaftlicher Zusammenhang. Gegen diese Auseinandersetzung machte jedoch Knebel geltend, daß die Auslegung des Ausdrucks „Zusammenhang“ auf die bloße Räumlichkeit führe und durch die Ablehnung seines Amendements in der Kommission unterstützt werde. Der Antrag Knebel wurde hierauf sowohl in II. als in III. Lesung angenommen.

Aus diesen Berathungen ergibt sich, daß unter „wirthschaftlich“ nicht quantitativ, sondern auch qualitativ etwas anderes zu verstehen ist, als unter „örtlich“. Es sind andere Eigenschaften, welche den Mehr-

werth des wirthschaftlichen Zusammenhangs begründen, als diejenigen, welche den Mehrwerth des örtlichen Zusammenhangs bedingen. Es wäre unrichtig, anzunehmen, daß „wirthschaftlich“ lediglich eine Erweiterung des Begriffes „örtlich“ in räumlicher Hinsicht sei und der Gesetzgeber nur die Absicht gehabt habe, weil „örtlich“ den unmittelbaren Zusammenhang oder doch große Nähe voraussetze, durch die Beifügung des Wortes „wirthschaftlich“ auch den Mehrwerth etwas entfernterer Grundstücke mitzuumfassen. Allerdings ist die Nähe gemeinschaftlich bewirthschafteter Grundstücke auch in wirthschaftlicher Beziehung von großem Werthe, sie fördert durch die unmittelbare oder leichte Verbindung die Bewirthschaftung und häufig wird daher der Vortheil des örtlichen Zusammenhangs zugleich derjenige des wirthschaftlichen Zusammenhangs sein. Aber nothwendig ist es nicht. Es läßt sich wohl denken, daß ein Grundstück durch seine Nähe dem andern die Vortheile des örtlichen Zusammenhangs, z. B. gemeinschaftliches Bauland oder schöne Aussicht, als Park, Garten u. s. w. bietet, ohne ihm Vortheile in wirthschaftlicher Hinsicht zu gewähren, und umgekehrt. Es können auch Vortheile beider Art neben einander auftreten, d. h. dasselbe Grundstück für den Restbesitz durch seinen örtlichen Zusammenhang und durch seinen wirthschaftlichen Zusammenhang von besonderem Werthe sein. Das Wort „oder“ zwischen „örtlichen“ und „wirthschaftlichen“ bedeutet daher nicht, daß der Mehrwerth des örtlichen Zusammenhangs denjenigen des wirthschaftlichen Zusammenhangs ausschließt. Vielmehr ist mit dem Worte „oder“ nur ausgedrückt, daß nicht nur die eine, sondern auch die andere Kategorie berücksichtigt werden könne; „oder“ hat hier verbindende, nicht trennende Bedeutung.

Als die regelmässigsten und wichtigsten Fälle des Mehrwerths aus dem wirthschaftlichen Zusammenhange dürfen folgende gelten:

1. Im wirthschaftlichen Zusammenhange mit dem übrigen Grundbesitz ist der abzutretende Theil durch seine besonderen Eigenschaften die Grundlage und Voraussetzung für eine besondere Benutzungsart und damit gesteigerte Nutzungsfähigkeit und Rentabilität des Ganzen, z. B. ermöglicht als Wiese die Viehzucht und Milchwirtschaft, — als Kartoffelland die Spiritusbrennerei, — als Lehmager die Ziegelfabrik, — als Gewässer den Mühlenbetrieb, die Drainage u. s. w., — als Rübenland die Zuckerfabrikation u. s. w. — Ohne den wirthschaftlichen Zusammenhang sind diese besonderen Benutzungsarten für den Restbesitz nicht mehr möglich und nur weniger ergiebigere Benutzungsarten durchführbar. Hierin besteht sonach der Mehrwerth, welchen der abzutretende Theil durch seinen wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen besitzt.*)

*) Randa, S. 655, Anm. 54 d. Bessel und Kühlwetter, S. 148. Prazak, S. 151 f., Anm. 3.

Hierher gehören — bemerkt v. Rohland, S. 69 — die Fälle, wo das enteignete Grundstück als Bestandtheil eines Hauptgutes erscheint, indem es mit demselben durch Gemeinschaft der Bewirthschaftung verbunden ist und ihm zu einem bestimmten Zwecke, z. B. als Weide, zur Beholzung u. s. w. dient, ferner der Fall, wo ein Stück Wald dadurch einen Mehrwerth hat, dafs es mit anderen, zerstreut liegenden Stücken zu einer Waldung vereinigt ist, die in verschiedene Niederwaldschläge eingetheilt ist und vom Eigenthümer rationell bewirthschaftet wird. Durch die Enteignung eines oder mehrerer Stücke wird die bisherige Benutzungsart unmöglich gemacht.

„Der Anspruch auf Ersatz des Mehrwerths des abzutretenden Theils darf jedoch nicht blofs darauf gestützt werden, dafs die Wiedererrichtung der abzutretenden Gebäude an einem anderen Orte mehr kosten würde, als der Taxpreis der alten Gebäude, denn alsdann würde der Expropriat nicht blofs entschädigt, sondern um so viel bereichert, als der Werth der neuen den Werth der alten übersteigt.“*)

„Unrichtig ist, dafs ein wirthschaftlicher Zusammenhang im Sinne des § 8 nur dann vorliege, wenn das enteignete Grundstück in irgend einer Hinsicht für die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Ganzen nothwendig sei; ein solcher Zusammenhang ist vielmehr auch schon dann anzunehmen, wenn das fragliche Grundstück geeignet ist, den wirthschaftlichen Bedürfnissen des Ganzen zu dienen, und diesen Zwecken gedient hat, für die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Ganzen von dem Eigenthümer benutzt worden ist. Ebenso ist es unrichtig, wenn gegenüber der Behauptung der Expropriaten, dafs ihnen die aus dem enteigneten Grundstück seit einer langen Reihe von Jahren zum Verstopfen der in dem Mühlenwehr entstandenen Risse entnommenen Plaggen unentbehrlich seien, der Richter darauf Gewicht legt, dafs das fragliche Grundstück nicht in einer dauernden Weise den Bedürfnissen des Mühlengewerbes diene, auch nicht diesem Gewerbe als solem, sondern lediglich dem zu Bedürfnissen des zufällig schadhaften Wehres diene. Darauf, dafs das enteignete Grundstück dauernd und ununterbrochen den wirthschaftlichen Bedürfnissen des Ganzen diene, kann es für den Begriff des wirthschaftlichen Zusammenhangs nicht entscheidend ankommen, sondern es genügt, dafs es diesen Bedürfnissen dient, so oft eben diese hervortreten. Das enteignete Grundstück dient aber in concreto dem auf den übrigen Grundstücken der Kläger betriebenen Mühlenbetriebe, wenn es das Material und zwar das unentbehrliche und von den Klägern anderweit nicht zu beschaffende Ma-

*) Erkannt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 18. Septbr. 1880. Eisenbahn-rechtl. Entsch. Bd. 1, S. 266.

terial liefert, um die für den Mühlenbetrieb nothwendigen Anstalten, das Wehr, bei eintretenden Beschädigungen in den Zustand zu versetzen, welcher für den Betrieb nothwendig ist.“*)

2. Im wirthschaftlichen Zusammenhange mit dem übrigen Grundbesitze läßt der abzutretende Theil sich ohne Mehrkosten auf der gleich hohen Kultur wie der Restbesitz erhalten und ist durch die gemeinschaftliche Bewirthschaftung des größeren Areals die intensivere Kultur des Ganzen verhältnißmäßig weniger kostspielig und lohnender, z. B. beim Wein-, Obst-, Tabak-, Raps-Bau u. s. w., Verwendung theurerer Arbeits- und Aufsichtskräfte, Düngemittel, Maschinen u. s. w. Ohne den wirthschaftlichen Zusammenhang entfallen diese Vortheile und wird die intensivere oder höhere Kultur für den abzutretenden Theil wie für den Restbesitz unmöglich oder doch verhältnißmäßig kostspieliger und daher weniger einträglich. Auch hierin kann der Mehrwerth, welchen der abzutretende Theil durch seinen wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen hat, gefunden werden.**)

Immerhin ist aber bei allen solchen Vortheilen, die sich aus den wirthschaftlichen Eigenschaften der Grundstücke in Beziehung auf einander ergeben, ihre örtliche Lage deshalb nicht ohne Einfluß, weil mit der steigenden Entfernung die Einwirkung dieser Eigenschaften verschiedener Grundstücke auf einander immer geringer wird und in allzuweiter Entfernung nach wirthschaftlichen Erfahrungssätzen verschwindet und ihren Werth verliert. (Seydel, 1. A., S. 27.) In dieser Hinsicht bemerken Bähr und Langerhans, S. 39, 40, ganz zutreffend: „Wenn in weiterer Entfernung von einander gelegene Grundstücke wirthschaftlich für einander benutzt werden, so kann diese Benutzung ohne Zweifel auch besondere Vortheile in sich tragen; es kommt aber für deren Werth in Betracht, daß den Grundstücken in ihrer Beziehung zu einander leicht eine größere Anzahl anderer Grundstücke Konkurrenz macht, eine Anzahl, die mit der Größe der Entfernung in quadratischer Progression wächst. Mit dieser Konkurrenz, wo sie wirklich eintritt, hört dann die Ausschließlichkeit derjenigen Beziehung auf, welche den Werth der Grundstücke in ihrer Verbindung mit einander erhöht. Es wird daher geboten erscheinen, in jedem Falle, in welchem ein Mehrwerth des abzutretenden Theils eines Grundstücks wegen seines wirthschaftlichen Zusammenhangs mit dem Ganzen beansprucht wird, was leicht zu übertriebenen Forderungen gemißbraucht werden könnte, sorgfältig zu prüfen, ob die Erfordernisse eines

*) Erkannt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. nnterm 25. Novbr. 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3, S. 417.

**) Dalcke, S. 60, 61. Bessel u. Kühlwetter, S. 148. Grünhut, S. 102.

Zusatzes zu dem gemeinen Werthe in Folge des wirthschaftlichen Zusammenhangs, der örtlichen Trennung ungeachtet, vorhanden sind, oder ob der verlangte Zusatz nicht schon bei Feststellung des gemeinen Werths des enteigneten Theils Berücksichtigung gefunden hat.“

Diese Ausführungen führen für örtlich wie für wirthschaftlich zusammenhängenden Grundbesitz auf die sinngemässe Anwendung des im § 10 Absatz 1 des Enteignungsgesetzes ausgesprochenen Grundsatzes. Für den abzutretenden Theil muß der Eigenthümer des Restbesitzes einen Entschädigungsbetrag erhalten, welcher erforderlich ist, damit er ein anderes Grundstück — in Verbindung mit dem Restbesitze — in derselben Weise und mit gleichem Erfolge benützen kann. Die Berücksichtigung des subjektiven Moments erstreckt sich bei Theilenteignungen nur soweit, daß die Gemeinschaftlichkeit des Besitzes beider Grundstücke — des abzutretenden und des Restbesitzes — in der Person des Eigenthümers, die Personenidentität, in Betracht gezogen werden muß, d. h. der Theil nicht für sich allein und losgetrennt vom Uebrigen objektiv abgeschätzt werden darf. Im Uebrigen aber ist nach dem Principe der Bemessung des objektiven Werthes nunmehr festzustellen, welchen Mehrwerth für jedermann diese Verbindung — örtliche oder wirthschaftliche — nach der allgemeinen Verkehrsanschauung, nach Zeit und Gegend, darstellt.

B. Der Minderwerth des übrigen Grundbesitzes.

Abs. 2 des § 8 bestimmt ferner, daß die Entschädigung umfassen soll:

„Den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht.“

Der Eigenthümer kann durch die Abtretung eines Theils seines Gesamtbesitzes Nachteile erleiden, welche über den bloßen objektiven Werth des abzutretenden Theils hinausgehen. Sein Restbesitz kann nach der Abtretung weniger werth sein, als sich durch einfache Subtraktion des objektiven Werths des enteigneten Stückes von dem objektiven Werthe des bisherigen Ganzen ergibt. Soll ihm vollständige Entschädigung zu Theil werden, so muß ihm dieser Unterschied, dieser Minderwerth ersetzt werden (Dalcke, S. 61, Anm. 22 b und § 9 Enteign.-Ges.). Der Minderwerth kann nun darin bestehen, daß der abzutretende Theil durch seinen — örtlichen oder wirthschaftlichen — Zusammenhang, durch seine Einwirkung auf das Uebrige diesem besondere Vortheile bot, welche durch die Abtretung verloren gehen, daß jener Theil das Uebrige nutzungsfähiger und daher werthvoller machte, als es ohne den Theil ist. Die besonderen Vortheile, welche der abzutretende Theil durch seinen Zu-

sammenhang dem Restbesitzer bot, entsprechen aber genau den besonderen Nachtheilen, welche der Restbesitz durch die Lösung des Zusammenhanges erleidet. Eine nähere Betrachtung und Vergleichung lehrt, daß beide sich vollständig decken, daß der Besitz des abzutretenden Theils für den Eigenthümer diejenigen besonderen Vorthelle hat, welche dem Werthe nach den Nachtheilen entsprechen, die dem Eigenthümer durch den Verlust jenes Theils entstehen. (Erk. des Reichsger. v. 26. Mai 1880, oben S. 33).

1. Wenn also einerseits der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Reste insofern einen Mehrwerth des Theils begründet, als nur dadurch das Ganze zu baulichen Zwecken (als Bauplatz) oder gewerblichen Anlagen verwendbar ist, S. 35, so entsteht andererseits durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch diese Beschaffenheit und Verwendbarkeit entzogen wird.

2. Wenn ferner einerseits der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils zur Folge hat, als nur dadurch die unmittelbare Verbindung aller Theile untereinander und mit den Verkehrswegen bedingt ist (S. 35), so entsteht andererseits durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch diese Verbindung unterbrochen, erschwert oder abgeschnitten wird. *)

3. Bedingt weiter hier der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils, als dadurch dem Restbesitze Verschönerungen und Annehmlichkeiten zu Theil werden (S. 35), so entsteht dort umgekehrt durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch jene Verschönerungen und Annehmlichkeiten entzogen werden, die ihm die Verbindung mit dem enteigneten Theile bot.

4. Wenn sodann auf der einen Seite der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils darstellt, als dadurch eine besondere Nutzungsart und entsprechend gesteigerte Rentabilität für den Restbesitz ermöglicht wird (S. 41), so entsteht auf der anderen Seite durch die Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz, weil letzterem dadurch diese Möglichkeit genommen wird. So bemerkt Grünhut S. 102: „Der übrig bleibende Theil des Grundes

*) Erkannt vom Ob.-Trib. unterm 23. Oktbr. 1872. Striethorst, Bd. 86 S. 294, vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 11. Oktbr. 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 286. — 5. Ziv.-Sen. unterm 3. Novbr. 1880, das. Bd. 1 S. 299. — 3. Ziv.-Sen. unterm 1. Juli 1884, das. Bd. 4 S. 1. — 8. Mai 1886, das. Bd. 5 S. 155. — 12. Mai 1886, das. Bd. 5 S. 277. — 30. April 1887, das. Bd. 5 S. 343.

wird nun möglicher Weise für jene Art der Benützung, für welche das Grundstück bisher bestimmt war, zu klein, oder die Bewirthschaftung desselben wird schwieriger, die Bebauung ungünstiger und kostspieliger (ebenso v. Rohland, S. 70); z. B. wenn einem Gasthofsgrundstücke durch Abtrennung eines Landstreifens die An- und Abfahrt der Fuhrwerke und damit die Bewirthschaftung erschwert wird. *)

Zur Begründung des Minderwerths ist jedoch nicht allein der Nachweis erforderlich, daß das Restgrundstück nicht mehr in gleicher Weise wie bisher zu benutzen ist, sondern daß auch andere sich als möglich darbietende Benutzungsarten mit Nachtheilen verknüpft sein würden. **)

5. Wenn endlich oben S. 43 geltend gemacht ist, daß der Zusammenhang des abzutretenden Theils mit dem Restbesitze insofern einen Mehrwerth des Theils in sich schließt, als dadurch die Bewirthschaftung des Ganzen eine verhältnißmäßig weniger kostspielige, daher lohnendere und intensivere sein kann, so läßt sich auch anführen, daß aus der Abtretung ein Minderwerth für den Restbesitz entsteht, weil letzterem dadurch diese Vortheile der Bewirthschaftung verloren gehen.

Die Anrechnung des Mehrwerths des abzutretenden Theils schließt hiernach konsequent die Anrechnung des Minderwerths des Restbesitzes aus. Würde man beides in Anschlag bringen, so würde der Eigenthümer doppelt entschädigt werden, nämlich einerseits für die Vortheile, die der abzutretende Theil dem Restbesitze bot, und andererseits für die entsprechenden Nachtheile, die als Folge des Verlustes seiner Vortheile dem Restbesitze durch die Abtretung entstanden sind. Die Fassung des Gesetzes, welche sowohl den Mehrwerth des Theils, als den Minderwerth des Restes aufführt, enthält daher ein Zuviel. Es hätte — streng genommen — das eine oder das andere genügt. Sie darf daher nicht dahin verstanden werden, daß beides nebeneinander in Anschlag zu bringen ist, sondern dient nur zur Verdeutlichung und soll ausdrücken, daß der gesammte Schaden der Zerstücklung — gleichviel ob als Verlust des Mehrwerths des abzutretenden oder als Minderwerth des verbleibenden Theils aufgefaßt — dem Eigenthümer zu ersetzen ist.

Von diesem Gesichtspunkte aus sollen hier noch einige weitere Momente als Nachtheile der Zerstücklung angeführt werden, welche dem Restbesitze häufig durch die Abtretung entstehen und seinen Minderwerth

*) Erkennt vom 3. Sen. des Ob.-Trib. unterm 25. Oktober 1872. Striethorst, Bd. 26 S. 294.

**) Erkennt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 18. Septbr. 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 266.

bedingen, obwohl sie umgekehrt auch als Vortheile des abzutretenden Theils hingestellt werden könnten, welche den Mehrwerth desselben zur Folge haben und als solcher in Anrechnung zu bringen wären.

6. Vor der Abtretung war der übrige Grundbesitz durch die Lage und Beschaffenheit des abzutretenden Theils (Graben, Teich, Hecke) nach außen genügend abgeschlossen und gesichert. Durch die Abtretung (insbesondere bei Durchschneidung) sind besondere Schutzanlagen: Einfriedigungen, Hecken, Schlagbäume, Zäune, Herrichtungs- und Arrondierungsanlagen, oder besonderes Bewachungspersonal, vermehrte Aufsichtskosten nothwendig, um dasselbe in sachentsprechender Weise fernerhin benutzen zu können, deren Herstellung und Unterhaltung die Ausgaben für den übrigen Restbesitz erhöhen, mithin einen Minderwerth herbeiführen.

Die Theorie erkennt dieses Moment übereinstimmend an: „Unter dem Minderwerth, — bemerken Bähr und Langerhans S. 37 — welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtrennung entsteht, werden auch die Kosten einer neuen Einrichtung zu verrechnen sein, welche der Eigenthümer seinem Grundstücke geben muß, um dasselbe in sachentsprechender Weise fernerhin benützen zu können (z. B. die Herrichtung neuer Befriedigungen).“ So auch Grünhut S. 102, 103: „In Folge der Enteignung eines Theils des Grundes und Bodens können noch andere wichtige Folgen für den Rest eintreten, z. B. die Aufhebung der Umzäunung (Eisengitter, Mauerwerk), so daß eine neue Errichtung nothwendig wird. Auch dies ist eine direkte Folge der Enteignung, denn die Enteignung ist es, welche den Enteigner als neuen Eigenthümer mitten in das Innere des bisher geschlossenen Grundstücks hineinführt.“)

7. Vor der Abtretung war für den Restgrundbesitz die Möglichkeit vorhanden, Servituten, welche zum Ganzen als dem herrschenden Grundstück gehörten, an dritten Grundstücken auszuüben. Durch die Abtretung ist diese Möglichkeit entfallen und dem Restgrundbesitz ein Minderwerth in Höhe des Werthes der nicht mehr ausübaren Servituten zugefügt (s. W. Koch, S. 97b).

8. Vor der Abtretung war die Verbindung der einzelnen Theile eine leichte, schnelle und unmittelbare, daher wirtschaftlich vortheilhafte, weil der abzutretende Theil die übrigen Theile, sei es unter sich, sei es mit den Verkehrswegen, verband. In Folge der Ab-

*) Vergl. noch: Bessel und Kühlwetter, S. 106–148. W. Koch, S. 97c. Thiel, S. 31. Dalcke, S. 57, 58, 61. v. Rohland, S. 70 und Anm. 18. Randa, S. 655 und Anm. 54e. Löbell, S. 58.

Ebenso auch die Praxis: Erk. des Ob.-Trib. v. 31. Jan. 1859. Striethorst, Bd. 32, S. 181 und 28. Novbr. 1859. Striethorst, Bd. 35, S. 284 (Nothwendigkeit der Anlage von Schlagbäumen; und Einfriedigungen).

tretung — namentlich bei Durchschneidung — ist die direkte Verbindung der übrigen Theile des Restgrundbesitzes unter einander oder — wenn das exproprierte Terrain auch als Zugang diene — auch mit den Verkehrswegen u. s. w. erschwert, unterbrochen und abgeschnitten, nur durch Umwege und Ueberwindung anderer Schwierigkeiten (steile Auf- und Abfahrten, Wasserfurten, Brücken u. s. w.) zu ermöglichen, daher die Bewirthschaftung erschwert und verzögert. Diese Wirthschafterschwernisse machen den Restgrundbesitz minderwerthig.*)

Zu diesen Wirthschafterschwernissen rechnet das Obertribunal die Umwege, die erschwerte Beaufsichtigung, die nothwendig gewordene Haltung eines besonderen Hirten, die Bewältigung von Wegesteigungen (durch Vermehrung der Zugkräfte), die Verwendung von Grund und Boden zu einem neuen Wege.***) In diesem Sinne ist ferner eine Gasthausbesitzung als minderwerthig erachtet worden, welche hauptsächlich vom Fuhrwerksverkehr lebte und aus der eine Parzelle derartig herausgeschnitten worden, daß nunmehr ein lebhafter und dem Verkehr der Fuhrwerke hinderlicher Eisenbahnverkehr sich hart vor der Thür des Gasthofs bewegt, und daß anßerdem die Anfahrt erschwert ist.***) Ferner ein Gartenland, welches durch die Zerstückelung in zwei Theile Erschwerung in der Bestellung und Aufsicht, sowie Verschlechterung der Anfuhr von dem allgemeinen Kommunikationswege erfahren hat†), ein Gutshof, von welchem Ackerparzellen, welche einen Bestandtheil des zusammenhängenden Gutskomplexes bildeten und als solcher mitbewirtschaftet wurden, abgeschnitten wurden, wegen Wirthschafterschwörung durch Umwegsnachtheile††), durch Durchschneidung und Wegekassirung.†††) „Wird dem Eigenthümer aus einem zusammenhängenden Grundstück ein Theil behufs Anlage einer Eisenbahn herausgeschnitten, so gebührt ihm die in Folge der Enteignung zu zahlende Entschädigung auch dafür, daß das verbleibende Restgrundstück schwerer zu bewirth-

*) Vergl. Bessel und Kühlwetter, S. 106–148. W. Koch, S. 97c. Thiel, S. 31. Grünhnt, S. 102. Prazak, S. 153. v. Rohland, S. 70 und Anm. 16–17. Randa, S. 655 und Anm. 55. Dalecke, S. 57. Bering, S. 105–107.

**) Erk. d. 3. Sen. d. Ob.-Trib. v. 31. Jan. 1859. Striethorst, Bd. 32 S. 181.

***) Erkennt v. 3. Sen. d. Ob.-Trib. unterm 25. Oktbr. 1872. Striethorst, Bd. 86 S. 294 und unterm 28. Febr. 1878. Striethorst, Bd. 96. S. 329.

†) Erkennt v. 3. Sen. des Ob.-Trib. unterm 31. Januar 1876. Bohlmann I., S. 57.

††) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 11. Oktbr. 1880. Eisenbahn-rechtl. Entsch. Bd. 1 S. 286 und vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 3. Novbr. 1880, eod. S. 209.

†††) Erk. vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 19. Septbr. 1883. Eisenbahn-rechtl. Entsch. Bd. 3 S. 105.

schaften ist**), z. B. dafs ihm die Benutzung eines Fußweges und der Zugang zu einem öffentlichen Wege entzogen und er hierdurch zu Umwegen genöthigt ist.**)

Der Minderwerth für derartige Wirthschafterschwörungen darf aber nur nach den rationellen Grundsätzen der allgemeinen Verkehrsanschauung gefordert werden. Ist also in Folge der Expropriation ein Grundstück getheilt, z. B. durch einen Durchstich zur Regulirung eines Flußbettes, so ist der Expropriant nicht gehalten, es unter allen Umständen den Expropriaten möglich zu machen, die abgetrennten Ländereien wie früher zu benutzen oder ihm an Minderwerth einen Betrag zu erstatten, für welchen er die hierzu erforderlichen Verbindungsanlagen herstellen kann, auch wenn diese Kosten unverhältnißmäfsig höher sein würden, als der aus der weiteren wirthschaftlichen Verbindung zu gewärtigende Nutzen. Nur in der Entziehung des letzteren besteht der zu ersetzende Minderwerth.***)

In diesem Sinne führt auch das Reichsgericht aus: „Um den durch die Enteignung und die Zerschneidung des klägerischen Plans entstandenen Schaden richtig zu bemessen, mufs zwar einerseits der Vortheil und der Ertrag des früher zusammenhängenden Planes geschätzt, andererseits aber davon ausgegangen werden, dafs der Expropriat nach Art eines verständigen Landwirths die Eintheilung und Fruchtfolge, überhaupt die Bewirthschaftung der nunmehr getrennten Theile der neuen Sachlage anpassen, die jetzt hervortretenden Uebelstände in der Ab- und Zufahrt beseitigen, nicht aber unwirthlich und willkürlich zur Abwendung des Schadens nichts unternehmen, vielmehr in der alten, nicht mehr passenden Weise verharren werde. Seinem berechtigten Anspruche wird genügt, wenn ihm neben dem Ersatz der unwiederbringlichen Einbufse der Betrag gewährt wird, welcher zur möglichst vortheilhaften Ausnutzung der verbliebenen Theile erforderlich ist. Daraus folgt aber keineswegs, dafs der Expropriat solchergestalt zum *facere*, nämlich zur verständigen Aenderung und Korrektur, gezwungen würde: es steht bei ihm, ob er letztere vornehmen oder ob er

*) Erkannt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. nnterm 17. Juni 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 232.

**) Erkannt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unt. 5. Juli 1884. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 4 S. 1. Entsch. des Reichsger. Bd. 13, S. 244. Vergl. auch 5. Ziv.-Sen. vom 8. Mai 1886, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 155 (zeitweise Hemmung der Passage über den Bahnübergang) — 12. Mai 1886 das. Bd. 5 S. 277 (ungeeignete Ueberfahrt über die Eisenbahn) — 30. April 1887 das. Bd. 5 S. 343 (Verlegung der bisherigen Zugangswege).

***) Vergl. Erk. des 3. Sen. des Ob.-Trib. v. 17. Septbr. 1866. Striethorst, Bd. 63 S. 347.

unter Konservirung der Unzuträglichkeiten die gewährte Entschädigung anderweit verwenden will.“*)

9. Vor der Abtretung konnte der Eigenthümer den übrigen Grundbesitz gegen alle Nachtheile aus störendem Bau (z. B. Veränderung der Wasserverhältnisse, Versiegung von Brunnen, Hinderung der Drainage, Erschwerung der Ab- und Zufahrt, Verlust des Lichts und der Aussicht, der Luft, des Windes u. s. w.) und Betrieb (z. B. durch Immission von Rauch, Funken, Staub, Erschütterung des Bodens und der Gebäude, Geräusch und Getöse u. s. w.) auf dem abzutretenden Theile kraft seines Eigenthums- und Verfügungsrechts über denselben schützen. — Durch die Abtretung ist dem Eigenthümer die Möglichkeit entzogen, von dem Restbesitz derartige Nachtheile abzuwenden. Der Restbesitz ist also dieses Schutzes beraubt und dadurch in seinem Werthe vermindert.

Es ist jedoch eine der bestrittensten Fragen des Enteignungsrechts, ob der Expropriat für diesen Minderwerth aus den nachtheiligen Folgen des Baus und Betriebs des die Enteignung bedingenden Unternehmens Entschädigung aus dem Fundament der Enteignung beanspruchen darf?

Die Entschädigung umfaßt nach § 8, Absatz 2:

„Den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht.“

Die Frage ist, ob zu den Nachtheilen durch die Abtretung nur diejenigen gehören, welche unmittelbar und ausschließlich aus der Abtretung selbst, aus der Eigenthumsentziehung, der bloßen Lostrennung des abzutretenden Theils von dem Uebrigen an sich folgen, oder auch diejenigen, welche mittelbar erst durch den demnächst auf dem abgetretenen Theile von dem Unternehmer bewirkten Bau und Betrieb, aus dem Gebrauche und der Verwendung des erworbenen Stücks erwachsen — mit anderen Worten: ob „durch die Abtretung“ bedeutet, durch die Lostrennung und Eigenthumsentziehung des Theils an sich ohne Berücksichtigung seiner künftigen Bestimmung — oder mit Berücksichtigung seiner künftigen Bestimmung.

Und, wenn die letztere Alternative zu bejahen ist, so knüpft sich daran die weitere Frage, ob ebenso wie die nachtheiligen Folgen, auch die vortheilhaften Folgen des Unternehmens für den Restbesitz in Anschlag zu bringen sind, und in welcher Weise die Anrechnung des Werthes der letzteren auf die Entschädigung zu erfolgen hat.

*) Erkannt vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 19. September 1883. Eisenbahnrechtl. Entscl. Bd. 3. S. 106.

Wird bei der Prüfung dieser Fragen zunächst von den einschlägigen Bestimmungen des preussischen Enteignungsgesetzes abgesehen, so muß nach dem herrschenden Prinzip der Enteignung davon ausgegangen werden, daß der Enteignete unbedingt volle Entschädigung für die Abtretung des enteigneten Objekts zu erhalten hat, derartig, daß der Ersatz — soweit dies überhaupt möglich — das volle Aequivalent für den Werth des entzogenen Eigenthums, mithin die Differenz des Vermögens des Enteigneten vor und nach der Enteignung darstellt.

Wie wird nun diese Vermögensdifferenz und damit der Entschädigungsbetrag gefunden? Dadurch, daß die Gesamtheit aller in Folge der Enteignung auf den bisherigen Besitz des Expropriaten einwirkenden Einflüsse und die dadurch hervorgerufene Werthveränderung dieses Besitzes ermittelt wird. Diese Ermittlung vollzieht nun die allgemeine Verkehrsanschauung, indem sie in der Feststellung des Kaufwerthes des Restbesitzes die Einwirkung aller Einflüsse der Enteignung auf denselben ungetheilt und gleichzeitig zum Ausdruck bringt. Sie bestimmt und schätzt, wie viel der Restbesitz in Folge der Enteignung noch werth ist. Würde nun die allgemeine Meinung sich darauf beschränken, bei Theilenteignungen lediglich die faktische Abtretung des Theils vom übrigen Grundbesitz in Betracht zu ziehen und darnach den Werth des letzteren zu bemessen, ohne Rücksicht darauf, welche Folgen — abgesehen von der räumlichen Verkleinerung des bisherigen Gesamtbesitzes — die Enteignung auch sonst noch für den letzteren nach sich zieht, so würde der Vermögensnachtheil des Expropriaten nur in dem Minderwerthe bestehen, welchen der bisherige Besitz durch die Verringerung um jenen Theil erleidet oder in dem objektiven Kaufwerthe dieses Theils. Und es würde alsdann diejenige Auffassung die richtige sein, welche die Folgen der Enteignung bedingenden Unternehmens unter allen Umständen bei der Entschädigungsbemessung ganz unberücksichtigt lassen will.*)

In Wirklichkeit legt sich aber die allgemeine Meinung bei Bestimmung des Werths des Restbesitzes eine derartige Beschränkung nicht auf. Sie zieht alsbald und ohne Weiteres die Fragen mit in Betracht, zu welchem Zwecke die Abtretung erfolge, was mit dem abgetretenen Stücke geschehen solle und welche Rückwirkung aus der künftigen Bestimmung desselben für den Restbesitz zu erwarten sei. Und indem sie

*) So Randa S. 656, Anm. 55 d. v. Rohland S. 59, 60. Praxak S. 167, No. 34. Meyer a. a. O. Bd. 8 S. 590, 591. Bähr n. Langerhans S. 28 ff, S. 43. Bessel u. Kühlwetter I. § 56 S. 106, 107. § 75 S. 147, 148. Erk. des preuss. Ob.-Trib. vom 21. Januar 1876. Bohlmann I. S. 8, 9, 57—59. 12. Juli 1878 das. S. 75—78 und 16. April 1879 (das. I. S. 33). Erk. des 3. Hilfs-Sen. des Reichsger. vom 26. Mai 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 177, 186.

solchergestalt sofort dem mehr oder minder sicheren Resultate dieser Erwägung in der Werthbestimmung des Restbesitzes entsprechenden Ausdruck verleiht, berücksichtigt und berechnet sie die Folgen des die Enteignung bedingenden Unternehmens, erwägt den Zweck der Abtretung und gewährt beiden Faktoren gleichzeitig und ungetrennt den gebührenden Einfluß auf die Werthbestimmung. Soll also die Entschädigung eine volle, alle Schäden der Enteignung vollständig und gerecht ausgleichende sein, so darf sie nicht allein den objektiven Werth des enteigneten Stücks, sondern muß auch die Werthveränderung berücksichtigen, welche nach der allgemeinen Meinung und Verkehrsanschauung der Restbesitz durch die Folgen der Enteignung und des die Enteignung bedingenden Unternehmens erleidet.

Diese Folgen können nun für den Restbesitz sowohl nachtheilige, wie auch vortheilhafte sein. Der Einfluß, welchen der Bau und Betrieb des die Enteignung bedingenden Unternehmens auf den Restbesitz ausübt, kann möglicherweise ein ungünstiger sein und zu einer Werthverminderung führen, er kann aber auch ein günstiger sein und zu einer Werthsteigerung des Restbesitzes beitragen. Daraus entsteht die weitere Frage, ob nur der Minderwerth aus den nachtheiligen Folgen oder auch der Mehrwerth aus den vortheilhaften Folgen und in welchem Umfange in Berücksichtigung zu ziehen ist.

Die nachtheiligen Folgen.

Was zuerst die nachtheiligen Folgen anlangt, so lassen sich die Nachtheile oder Schäden, welche der Eigenthümer an seinem Vermögen in Folge der Expropriation erleiden kann, in gegenwärtige und zukünftige oder in unmittelbare und mittelbare scheiden.

Gegenwärtig und unmittelbar ist derjenige Schaden der Enteignung zu bezeichnen, welcher aus der nackten Thatsache der Abtretung selbst dem Eigenthümer erwächst: der absolute Eigenthumsverlust des abgetretenen Grundstückstheils, sowie aller Eigenthums-, Nutzungs- u. s. w. Rechte aus demselben und damit im Zusammenhang der Nachtheil, welcher durch die Abschneidung oder Heraus Schneidung dieses Theils aus dem Gesamtbesitze entsteht und dessen Werth in wirtschaftlicher u. s. w. Hinsicht mindert — welcher unverzüglich und gleichzeitig mit der Lostrennung hervortritt. Es kommt also bei diesem Schaden die Frage nicht in Betracht, was der neue Eigenthümer, der Expropriant mit dem nunmehr abgetretenen Theile vornehmen, wozu er denselben benutzen und verwenden und welche Folgen diese spätere Verwendung für den Restbesitz haben wird. Solche gegenwärtige oder unmittelbare

Schäden für den Restbesitz sind z. B.: Verlust der Bauplatzqualität wegen zu geringen Umfangs des verbleibenden Restbesitzes oder Abschneidung von der Strafe, Verkehrs-, Umwegs- und sonstige Kommunikationserschwernisse, Nothwendigkeit besonderer Schutzanlagen, Sicherheitsvorkehrungen, Einfriedigungen u. s. w.

Als zukünftig und mittelbar dagegen ist derjenige Schaden der Enteignung zu bezeichnen, welcher dem Eigenthümer des Restbesitzes aus dem Bau und Betriebe des auf dem enteigneten Grundstückstheile errichteten Unternehmens, also dadurch entsteht, daß der Unternehmer als neuer Eigenthümer dieses Theils denselben zu Bauten und Betrieben verwendet, welche für den Restbesitz schädlich sind und demgemäß seinen Werth vermindern. Es gehören dahin z. B. als Folgen des Baus: ungünstige Veränderungen der Wasserverhältnisse, Versiegung von Brunnen, Hinderung der Drainage, Störung der Ab- und Zuflüsse, Erschwerung der Ab- und Zufahrt, Verlust des Lichts, der Luft, des Windes u. s. w. — ferner als Folgen des Betriebs: Immission von Rauch, Funken, Staub, Erschütterung des Bodens und der Gebäude, Geräusch und Getöse u. s. w. Diese Schäden der Enteignung lassen sich deshalb mit Recht als künftige und mittelbare bezeichnen, weil sie sich nicht unmittelbar aus der Abtretung des Grundstückstheils ergeben, sondern erst aus dem künftigen Bau und Betriebe der darauf zu errichtenden Anlage.

Es ist nun ohne Zweifel richtig, daß jene Nachteile nach der Art des die Enteignung bedingenden Unternehmens in Zukunft mit einer gewissen Sicherheit zu erwarten sind, und demgemäß die solchergestalt begründete Befürchtung vor derartigen Nachtheilen geeignet ist, alsbald mit dem Bekanntwerden der Enteignung oder dem Eintritt derselben — also noch vor Beginn des Baues oder Betriebes — den Werth des Restbesitzes in der öffentlichen Meinung herabzudrücken. Aber wenngleich diese Befürchtung zur Zeit der Enteignung in der Werthbemessung, im Preise des Restbesitzes zum Ausdruck kommt, so bleibt immerhin der Unterschied zwischen beiden Kategorien von Nachtheilen nicht zu verkennen, daß die einen bereits gegenwärtig und mit dem Augenblicke der faktischen und rechtlichen Lostrennung des Theils vom Ganzen bestimmt vorhanden sind, während es bezüglich der anderen z. Z. der Enteignung noch ungewiß ist, ob überhaupt und in welchem Umfange sie eintreten werden. Die einen sind gegenwärtig vorhanden, nach Existenz und Umfang bestimmte und perfekt gewordene Nachteile, die anderen nur befürchtete, künftig zu gewärtigende, und daher nach Existenz und Umfang noch unbestimmte, noch nicht in die Wirklichkeit getretene. Es stehen daher — wie Löbell S. 61 zutreffend ausspricht — nicht die künftigen Nachteile als solche,

sondern die durch ihr mehr oder minder sicheres Inaussichtstehen bedingte gegenwärtige Preisminderung in Frage.

Weil aber jedenfalls auch diese künftigen und mittelbaren Nachtheile bereits z. Z. der Enteignung von Einfluß auf die Bemessung des Werthes des Restbesitzes sind, so müssen, wenn der Eigenthümer nach dem herrschenden Principe der Enteignung voll und ganz entschädigt werden soll, ihm nicht allein die gegenwärtigen und unmittelbaren, sondern auch die zukünftigen und mittelbaren Nachtheile, soweit sie mit Sicherheit zu erwarten sind und in einer entsprechenden Werthverminderung des Restbesitzes ihren Ausdruck finden, ersetzt werden. Es muß bei richtiger Schätzung sofort bei der Enteignung eines Theilgrundstücks die Gefahr in Anschlag gebracht werden, welcher der Eigenthümer durch beliebige Verwendung der enteigneten Grundfläche in Beziehung auf das Restgrundstück unterliegt (Bähr und Langerhans, S. 96). Diese Gefahr ist die vorweggenommene und darum freilich auch ungenaue Schätzung der bei der künftigen Verwendung des enteigneten Grundstücks dem Restbesitze wirklich entstehenden Nachtheile (Löbell, S. 156).

Es würde dem Principe der vollständigen Entschädigung nicht entsprechen, wenn dem Expropriaten nur für die unmittelbaren Nachtheile Entschädigungsrechte im Enteignungswege zuerkannt, dagegen bezüglich der mittelbaren Nachtheile lediglich die allgemeinen Schadensansprüche aus dem Nachbarrechte oder der Ueberschreitung und dem Mißbrauche des Eigenthumsrechts zugestanden werden würden. Denn abgesehen davon, daß die danach möglichen und zulässigen Ansprüche zumeist nicht ausreichen würden, um jene mittelbaren Nachtheile anzugleichen, ist gegen diese Annahme vornehmlich der Grund durchschlagend, daß es sich hier nicht um eine freiwillige Veräußerung handelt, — bei welcher der Eigenthümer sich in der Lage befindet, in der Bemessung des Kaufpreises für den abzutretenden Theil bereits jene für den Restbesitz aus der Bestimmung und künftigen Verwendung der ersteren zu befürchtenden Nachtheile entsprechend mit in Anschlag zu bringen — sondern um erzwungene Abtretung, durch welche der Expropriat wider seinen Willen das Vorland verliert, welches sein übriges Eigenthum gegen derartige Nachtheile und die daraus hervorgehende Entwerthung bisher schützte, oder das im Eigenthumsrechte ipso jure liegende Verbots- und Widerspruchsrecht gegen jeden dem Restbesitze nachtheiligen Bau und Betrieb auf dem nunmehr zu enteignenden Theile.*)

Es kann dem auch nicht entgegengehalten werden, daß der Expro-

*) Bohlmann, Heft 1, S. 9 ff. Paris a. a. O. S. 13 ff. Löbell, S. 61, 155 ff.

priat bezüglich seines Restbesitzes jedem anderen Adjazenten gleich stehe, welchem nichts enteignet worden sei, und daher auch Schadensansprüche nicht erheben könne, welche nicht auch solchen Adjazenten nach den allgemeinen Schadensnormen des Nachbarrechts zuständen. Denn jenen Nachbarn ist eben nichts enteignet worden, ihnen gegenüber liegt kein Expropriationsfall vor, sie stehen also unter ganz anderen thatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen, wie der Expropriat, dessen Anspruch in den obligatorischen Beziehungen wurzelt, welche durch die Enteignung zwischen ihm und dem Exproprianten herbeigeführt sind.*)

Die Richtigkeit dieser Annahme ergibt sich aus dem Wortlaute und der Tendenz des preussischen Enteignungsgesetzes und wird von der Praxis der Gerichte in ihrer überwiegenden Mehrheit anerkannt.

(Fortsetzung folgt.)

*) Erkannt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 1. Juli 1884. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 4 S. 1 u. unterm 17. Juni 1884 das. Bd. 3 S. 232.

Die Neuregelung des Arbeiterpensionskassenwesens bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

Von

W. Hoff, Rechnungsrath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Das am 1. Januar 1891 in Kraft getretene Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889 unterwirft alle im Reichsgebiete beschäftigten Lohnarbeiter der Versicherung und erstreckt sich somit auch auf die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ausserhalb des Staatsbeamtenverhältnisses beschäftigten zahlreichen Arbeiter und Hilfsbediensteten, auf letztere, so weit ihr Jahresdiensteinkommen den Betrag von 2000 M nicht übersteigt. Das Gesetz verlangt eine bestimmt begrenzte Invaliditäts- und Altersfürsorge für alle Versicherungspflichtige und hat deshalb die im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung bisher in Wirksamkeit gewesenen beiden Pensions-, Wittwen- und Waisenkassen für die Betriebsarbeiter und für die Werkstättenarbeiter¹⁾ nicht unberührt lassen können, diese Kassen aber nicht entbehrlich gemacht. Während nämlich die Mitgliedschaft bei den bisherigen Pensionskassen auf das zur Erledigung dauernder Geschäfte ständig erforderliche Lohnpersonal — am 1. Januar 1891 etwa 92 000 Personen — beschränkt war, unterwirft das Gesetz, wie bemerkt, alle Arbeiter und diejenigen Hilfsbediensteten, deren Jahresdiensteinkommen den Betrag von 2000 M nicht übersteigt, — am 1. Januar 1891 einschliesslich des ständigen Personals etwa 200 000 Personen — der Versicherungspflicht. Andererseits gingen die Leistungen der erwähnten Pensionskassen über die gesetzlichen Ansprüche vielfach hinaus, indem die statutenmässigen Pensionen zum Theil höher waren, als die gesetzlichen Renten, und überdies durch die Kassen für die Hinterbliebenen der Mitglieder eine Fürsorge durch die Gewährung von Wittwen-, Waisen- und Sterbegeldern getroffen war, welche das Gesetz nicht kennt. Bei der durch das letztere bedingten Umgestaltung der Verhältnisse konnte eine Aufgabe dieser weitergehenden Zwecke nicht wohl in Frage kommen.

¹⁾ Vergl. Archiv 1887 S. 639 ff.

Es konnte sich vielmehr nur darum handeln, den Kassen unter Erhaltung und thunlichster Verbesserung der für das ständige Personal geschaffenen besonderen Fürsorge eine Einrichtung zu geben, welche den gesetzlichen Vorschriften entsprach.

Hierzu boten sich zwei Wege: entweder die Versicherung des gesamten versicherungspflichtigen Eisenbahndienstpersonals bei den verschiedenen reichsgesetzlichen Versicherungsanstalten (§ 41 des Gesetzes) und daneben die Fortführung der seitherigen Pensionskassen als Zuschufs-, Wittwen- und Waisenkassen für das ständige Personal (§ 36 a. a. O.), oder die Umgestaltung der bestehenden Kassen in der Weise, daß durch dieselben sowohl die gesetzliche Invaliditäts- und Altersversicherung für das gesamte der Versicherungspflicht unterliegende Dienstpersonal, als auch zugleich die besondere Invaliditäts- und Hinterbliebenenfürsorge für das ständige Personal erfüllt wird. Diesen zweiten Weg erklärt das Gesetz im § 5 für zulässig. Die danach zugelassenen Kasseneinrichtungen treten in die Gesamtorganisation der reichsgesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung als selbständige Glieder derart ein, daß bei der Bemessung der reichsgesetzlichen Ansprüche ohne Unterschied, ob sie von den Versicherungsanstalten (§ 41) oder den Kasseneinrichtungen (§ 5) festgesetzt werden, die gesamte Dauer der Versicherung bei den Versicherungsanstalten und den Kasseneinrichtungen in Anrechnung kommt und den letzteren der Zuschufs des Reiches zu jeder Rente in gleichem Umfange wie den Versicherungsanstalten zu Theil wird.

Nach dem Ergebniss der stattgehabten eingehenden Erwägungen ist aus überwiegenden Zweckmäßigkeitsgründen der zuletzt genannten Form der Vorzug gegeben worden. Insbesondere ist auch für die Beibehaltung gesonderter Kasseneinrichtungen für die Arbeiter der Betriebs- und der Werkstättenverwaltung ein Bedürfniss nicht mehr anerkannt worden, nachdem sich auf Grund der gemachten Erfahrungen herausgestellt hatte, daß bemerkenswerthe Unterschiede der Invaliditäts- und Sterblichkeitsverhältnisse bei den beiden Arbeitergruppen nicht vorhanden sind, daß vielmehr eine Vereinigung die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Einrichtung nur fördern kann. Eine getrennte Behandlung des versicherungspflichtigen Personals der Staatseisenbahnverwaltung ist nur noch hinsichtlich der ständigen und nicht ständigen Bediensteten für erforderlich erachtet und diesem Bedürfniss dadurch Rechnung getragen worden, daß, wie weiter unten näher erörtert, durch Bildung von zwei Abtheilungen in einer Kasse die gesetzlich vorgeschriebene von der darüber hinausgehenden besonderen Fürsorge unterschieden und erstere auf das gesamte versicherungspflichtige Personal ausgedehnt, letztere hingegen dem ständigen Personale vorbehalten ist.

Dementsprechend ist an Stelle der seitherigen Pensionskassen für die Betriebsarbeiter und für die Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahnverwaltung mit Zustimmung der Vertretungen dieser Kassen eine einheitliche

„Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung“

in das Leben gerufen worden. Die neue Kasse ist, nachdem ihre Satzungen von den Generalversammlungen der beiden seitherigen Kassen angenommen und am 15. Oktober 1890 staatlich genehmigt waren, durch Beschluß des Bundesraths vom 13. November 1890 als Kasseneinrichtung im Sinne der §§ 5 und 6 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes anerkannt worden. Sie ist am 1. Januar 1891 in Wirksamkeit getreten, so daß ihre Mitglieder von dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes ab durch diese Mitgliedschaft der gesetzlichen Versicherungspflicht Genüge leisten.

Dem Vorgange der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Verwaltungen der bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen unter Uebernahme der wesentlichsten Grundzüge der bei den preussischen Staatsbahnen getroffenen Einrichtung gefolgt.

Zwischen dem Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetze und den bisherige Kassenstatuten bestehen große Verschiedenheiten, namentlich in den Grundzügen für die Rentenbemessung und für die Beschaffung der Deckungsmittel. Bei dem Aufbau der Satzungen der neuen Kasse haben deshalb die bisherigen Statuten, deren Grundzüge im Archiv für 1887 S. 641 f. dargestellt sind, zum Theil eine völlige Umgestaltung erfahren. Hierbei ist, wie ein Einblick in die Satzungen zeigt, überall daran festgehalten, daß die Neuregelung für die Kassenmitglieder nicht mit Nachtheilen verbunden sein dürfe, vielmehr nach Möglichkeit Vervollkommnungen der bisherigen Einrichtungen anzustreben seien. Um dies ohne Beeinträchtigung der finanziellen Lage der Kasse zu ermöglichen, hat sich die Staatseisenbahnverwaltung dazu entschlossen, den von ihr zu leistenden Zuschuß zu den über die gesetzlichen Leistungen hinausgehenden Kassenzwecken von der Hälfte der Mitgliederbeiträge auf deren vollen Betrag zu erhöhen.

Die wesentlichsten Grundzüge der neuen einheitlichen Pensionskasse sind nach den Satzungen, Ausführungserlassen und Geschäftsanweisungen folgende:

1. Umfang, Einrichtung und Verwaltung der Kasse.

Die neue einheitliche Pensionskasse erstreckt sich auf den gesamten Bereich der preussischen Staatsbahnen und umfaßt insbesondere auch das nicht auf preussischem Gebiete wohnende versicherungspflichtige Dienst-

personal. Die durchschnittliche tägliche Zahl der Theilnehmer wird sich gegenwärtig auf rund 200 000 Personen belaufen.

In vermögensrechtlicher Beziehung zerfällt die Pensionskasse in die beiden Abtheilungen A und B. Die Abtheilung A hat alle Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt zu erfüllen und tritt als selbständiges Glied in die zur Durchführung der reichsgesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung geschaffene Gesamtorganisation derart ein, daß die Mitgliedschaft bei dieser Abtheilung der Versicherung bei einer Versicherungsanstalt völlig gleichsteht. Der Abtheilung B ist die über das Gesetz hinausgehende besondere Fürsorge für das ständige Personal zugewiesen.

Beide Abtheilungen bilden gesonderte Vermögensobjekte. Ueber ihre Einnahmen, Ausgaben und Vermögensbestände wird daher getrennte Rechnung geführt; im Uebrigen ist ihre Verwaltung eine einheitliche. Der Schwerpunkt der der Kasse zustehenden Selbstverwaltung liegt in den in unmittelbarer, ständiger Berührung mit den Kassenangehörigen stehenden Bezirksausschüssen, welche in 136 örtlichen Verwaltungsbezirken über Annahme und Ausscheiden, Beitragsleistung und Ansprüche der Kassenangehörigen Entscheidung treffen. Die Bezirksausschüsse bestehen der Regel nach aus den Vorständen der Eisenbahnkrankenkassen, mit deren Bezirken sich die örtlichen Verwaltungsbezirke der Pensionskasse meistens decken. Diesem engen Anschlusse an die Krankenkassen verdankt die Verwaltung wesentliche geschäftliche Vereinfachungen und Erleichterungen, da es vielfach möglich gewesen ist, Meldungen, Aufzeichnungen, Beitragserhebungen u. s. w. für beide Kassen zusammenzulegen. An der Spitze der Pensionskasse steht der Vorstand in Berlin, welcher sich aus acht gewählten Kassenangehörigen und einem Beamten der Eisenbahnverwaltung als dem Vorsitzenden zusammensetzt. Der Vorstand bildet, soweit nicht die Schiedsgerichte und das Reichsversicherungsamt entscheiden, die Berufungsinstanz bei den Beschwerden gegenüber den Bezirksausschüssen, leitet die Gesamtverwaltung und hat insbesondere den Verkehr mit dem Rechnungsbüreau des Reichsversicherungsamts und mit den Postverwaltungen wahrzunehmen. Die Generalversammlung besteht aus gewählten Vertretern der Kassenangehörigen und aus einem Beamten der Eisenbahnverwaltung. Ihr ist namentlich die Wahl des Vorstandes, die Prüfung und Abnahme der Rechnungen und die Beschlußfassung über Abänderungen der Satzungen vorbehalten. Die Stimmenzahl in den Ausschüssen, im Vorstande und in der Generalversammlung ist entsprechend der Beitrags- und Zuschufsleistung für die Kassenangehörigen und die Verwaltung die gleiche. Zur Entscheidung auf Berufungen über Festsetzungen oder Ablehnungen von Ansprüchen gegen die Kassenabtheilung A ist für jeden der elf Eisenbahndirektionsbezirke ein Schiedsgericht errichtet. Das Schiedsgericht hat einen

öffentlichen, der Eisenbahnverwaltung nicht angehörigen Beamten zum Vorsitzenden und setzt sich im Uebrigen aus einer gleichen Anzahl von gewählten Kassenangehörigen und von Beamten der Eisenbahnverwaltung als Beisitzern zusammen. Die Kassengeschäfte werden von den Kassen der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich wahrgenommen. Die von der Abtheilung A zu gewährenden Invaliden- und Altersrenten gelangen indessen in gleicher Weise, als wenn sie von einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt angewiesen würden, durch die Post zur Auszahlung.

2. Die Kassenangehörigkeit.

Mitglieder der Abtheilung A sind alle der gesetzlichen Versicherungspflicht unterworfenen, bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigten Personen.

Die Wohlthaten der Abtheilung B werden nur den in die dauernde Beschäftigung übernommenen Hilfsbediensteten und Arbeitern zugewendet. Eine dauernde Beschäftigung wird angenommen, wenn ein Mitglied der Abtheilung A ein Jahr lang ohne Unterbrechung in der Beschäftigung bei der Eisenbahn gestanden hat und beibehalten wird. Auch bei der Abtheilung B besteht für die männlichen Personen Beitrittszwang, welcher den in die Beschäftigung eintretenden Personen durch den Arbeitsvertrag auferlegt wird. Die Theilnahme an anderen Veranstaltungen oder vorgeschrittenes Lebensalter bilden keinen Grund für die Ausschließung; auch findet vor der Aufnahme zur Abtheilung B eine Untersuchung des Gesundheitszustandes des Eintretenden nicht statt.

3. Das Ausscheiden aus der Kasse und die Beitragsrückgewähr.

Die Mitgliedschaft bei der Pensionskasse hört auf mit dem Ausscheiden aus der unter die gesetzliche Versicherungspflicht entfallenden Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung.

Werden Kassenmitglieder aus dem Arbeitsverhältnisse in das Staatsbeamtenverhältniß übernommen oder zur Klasse der Hilfsbediensteten gehörige Kassenmitglieder im Einkommen auf mehr als 2000 .*„* erhöht, so haben sie zwar aus der Abtheilung A, bei welcher eine freiwillige Fortsetzung der Mitgliedschaft in sinngemäßer Anwendung des § 117 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes nicht vorgesehen ist, auszuscheiden¹⁾, sind aber im ersteren Falle berechtigt, im zweiten Falle verpflichtet, der Abtheilung B auch ferner anzugehören.

¹⁾ Selbstverständlich sind die Betheiligten wie alle anderen Versicherten berechtigt, durch Zahlung der Beiträge der zuständigen Versicherungsanstalt gemäß § 117 des Gesetzes das Versicherungsverhältniß fortzusetzen. Der die vorübergehenden Unterbrechungen der Beschäftigung regelnde § 119 des Gesetzes ist bei der Pensionskasse sinngemäß zur Anwendung gebracht.

Bei dem Aufhören der Mitgliedschaft bei der Kassenabtheilung A erhält das Mitglied, sofern ihm nicht eine Invalidenrente gewährt wird, eine Bescheinigung über die Dauer der Mitgliedschaft, über die in den einzelnen Lohnklassen entrichteten Beiträge, sowie über Krankheiten und militärische Dienstleistungen. Diese Bescheinigung dient, da Quittungskarten und Beitragsmarken bei der Pensionskasse nicht zur Verwendung kommen, als Beweisstück für den Anspruch auf Anrechnung der Eisenbahndienstzeit, wenn dereinst beim Eintritt der Erwerbsunfähigkeit, oder des Todes, oder nach der Vollendung des siebenzigsten Lebensjahres, Ansprüche auf Invaliden- oder Altersrenten, oder auf Beitragserstattung geltend gemacht werden. Die Beiträge werden aus der Kassenabtheilung A nach Maßgabe der §§ 30 und 31 des Gesetzes an weibliche Mitglieder bei ihrer Verheirathung auf Antrag, sowie an Hinterbliebene von solchen Mitgliedern zurückgewährt, welche nach mindestens fünfjähriger gesetzlich vorgeschriebener Beitragsleistung gestorben sind, ohne in den Bezug einer Rente getreten zu sein.

Das Ausscheiden aus der Abtheilung B der Pensionskasse hat, sofern nicht Rentenzuschüsse oder Ausnahmerenten gewährt werden, den Verlust aller Ansprüche gegenüber dieser Abtheilung zur Folge; nur bei dem Uebertritt in die Stellung von Staatseisenbahnbeamten bleiben die Ansprüche solange bestehen, bis an deren Stelle Ansprüche auf die gesetzliche Beamtenfürsorge treten. Die Ansprüche gegenüber der Abtheilung B können auf andere, gleichen Zwecken dienende Veranstaltungen nicht übertragen werden; ebensowenig übernimmt aber auch die Abtheilung B irgend welche Lasten von solchen Veranstaltungen, denen etwa ein Eisenbahnbediensteter vor dem Antritt seiner Beschäftigung bei der Eisenbahn angehört hat. Die Freizügigkeit der Mitglieder der Kassenabtheilung B wird aber dadurch gewährleistet, daß den Ausscheidenden der Regel nach die entrichteten Beiträge, nach Abzug eines geringen Betrages für Verwaltungskosten u. dergl., erstattet werden. Nach den gegenüber den seitherigen Statutvorschriften wesentlich verbesserten Vorschriften der neuen Satzungen verbleiben die Beiträge der ausscheidenden Mitglieder nur dann in der Kasse, wenn die Mitglieder unter Kontraktbruch ihre Beschäftigung aufgeben, sich die Erwerbsunfähigkeit vorsätzlich oder bei Begehung eines Verbrechens zuziehen, zur Strafe auf Grund der Vorschriften der Gewerbeordnung sofort entlassen werden, oder endlich seitens der Eisenbahnverwaltung in Staatsbeamtenstellen übernommen und nach den Beamtenpensions- und Fürsorgegesetzen versorgt werden. Die große Zahl der ohne Anspruch auf Rentenzuschüsse und Ausnahmerenten im Wege der ordnungsmäßigen Kündigung ausscheidenden Personen erhält mithin ihre Beiträge erstattet. Außerdem werden die Beiträge an die Hinterbliebenen

der nach fünfjähriger Angehörigkeit zur Abtheilung B verstorbenen Mitglieder zurückgezahlt, wenn die Wittwen- und Waisengelder wegen Nichterfüllung der zehnjährigen Wartezeit versagt werden müssen.

4. Die Leistungen der Pensionskasse.

Die Pensionskasse erfüllt, wie bereits erwähnt, die Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt zur Gewährung von Invaliden- und Altersrenten für das gesammte, nicht ständige und ständige Arbeiterpersonal und gleichzeitig die Zwecke einer Rentenzuschufs-, sowie Wittwen- und Waisenkasse für das ständige Arbeiterpersonal.

Die Abtheilung A gewährt demgemäfs Invaliden- und Altersrenten nach den Sätzen und unter den Voraussetzungen, welche im Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetze bestimmt sind. Dabei kommt die gesammte versicherungspflichtige Beschäftigungszeit der Mitglieder in Anrechnung, auch wenn dieselben zeitweise anderweit bei reichsgesetzlichen Versicherungsanstalten oder sonstigen nach §§ 5 bis 7 des Gesetzes zugelassenen Kasseneinrichtungen versichert gewesen sind. Aus eigenen Mitteln bestreitet die Abtheilung A diejenigen Antheile der gesetzlichen Renten, ohne Unterschied, ob sie seitens der Organe der Pensionskasse, der reichsgesetzlichen Versicherungsanstalten, oder der sonstigen erwähnten Kasseneinrichtungen festgesetzt sind, welche nach dem Verhältnifs der Beiträge auf sie entfallen.

Die Leistungen der Abtheilung B sind in Anlehnung an die seitherigen Statutfestsetzungen der Arbeiterpensionskassen so bemessen, dafs einerseits die Kassenmitglieder durch die Aufbringung der antheiligen Beiträge nicht übermäfsig belastet werden und die Leistungsfähigkeit der Einrichtung gesichert bleibt, andererseits aber auch die Gesamtsansprüche der erwerbsunfähigen Mitglieder und der Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder in ein angemessenes Verhältnifs zu dem letzten wirklichen Verdienste gebracht werden. Besonders günstig für eine derartige Bemessung der Leistungen sind die Entlastung der Kasse durch die Unfallrenten, ihre Befreiung von den Kosten für die Kassen- und Rechnungsführung und die Belassung aller Verwaltungszuschüsse für ausscheidende Mitglieder in den Beständen der Kasse ins Gewicht gefallen. Die satzungsmäfsigen Leistungen der Abtheilung B sind folgende:

- a) Zuschüsse zu der Invaliden-, nicht auch Altersrente. Der Zuschufs beträgt nach zehnjähriger Mitgliedschaft¹⁾ sechs Hun-

¹⁾ Als Zeit der Mitgliedschaft gilt die Theilnahme an der Abtheilung B und an den früheren Arbeiterpensionskassen, deren Vermögensbestände von dieser Abtheilung übernommen sind.

derstel des letzten rechnungsmäßigen Lohneinkommens¹⁾ und steigt jährlich um zwei Fünfhundertstel bis zum Höchstbetrage von sechzehn Hundertstel dieses Lohneinkommens. Ist die Erwerbsunfähigkeit die Folge einer aus der Beschäftigung herrührenden Krankheit oder Verletzung, so wird der geringste Betrag des Zuschusses zur Invalidenrente auch schon vor Ablauf von zehn Jahren gewährt; ist auch die Wartezeit für die Invalidenrente noch nicht erfüllt, so wird eine Ausnahmerente bewilligt, welche aus dem niedrigsten Betrage der Invalidenrente und des Rentenzuschusses der letzten Lohnklasse des Mitgliedes besteht.

- b) Wittwengeld, welches nach mindestens zehnjähriger Mitgliedschaft des verstorbenen Mannes (aktiven Mitgliedes oder Empfängers der Leistungen zu a) oder beim früheren Eintritt des Todes in Folge einer Krankheit oder Verletzung, welche aus der Beschäftigung herrührt, gewährt wird und ebensoviel beträgt als der Zuschufs zur Invalidenrente.

Im Falle der Wiederverheirathung erhält die Wittwe einen doppelten Jahresbetrag als Abfindung.

- c) Waisengeld, welches unter denselben Voraussetzungen wie das Wittwengeld gewährt wird und für jedes noch nicht fünfzehn Jahre alte Kind, wenn die Mutter lebt, ein Drittel, wenn sie nicht mehr lebt, die Hälfte des Wittwengeldes beträgt.

Für alle Kinder eines verstorbenen Mitgliedes zusammen ist jedoch bei Lebzeiten der Mutter höchstens der eineinhalbfache, im anderen Falle höchstens der zweieinhalbfache Betrag des Wittwengeldes zu gewähren.

- d) Sterbegeld im Betrage von fünfzig (bisher dreißig) Mark beim Tode der Empfänger von Rentenzuschüssen, Ausnahmerenten oder Wittwengelder, sowie der Ehefrauen der Empfänger von Rentenzuschüssen und Ausnahmerenten, soweit nicht von Krankenkassen ein Sterbegeld zu gewähren ist.
- e) Unterstützungen für gewisse Fälle, sobald der hierzu bestimmte besondere Fonds die erforderlichen Mittel besitzt.

Als regelmässige Voraussetzung gilt hiernach eine mindestens zehn-

¹⁾ Als letztes rechnungsmässiges Lohneinkommen gilt der Jahreslohnsatz derjenigen unter Ziffer 5 angegebenen Lohnklassen, deren Beiträge zuletzt von dem Mitgliede entrichtet worden sind. Als Jahres-Lohnsatz sind angenommen: für Klasse II 500 M, für Klasse III 750 M, für Klasse IV 1000 M, für Klasse IVa 1200 M und für Klasse IVb 1400 M.

jährige Mitgliedschaft¹⁾; tritt aber die Erwerbsunfähigkeit oder der Tod vor Ablauf der Wartezeit in Folge einer aus der Beschäftigung herrührenden Krankheit oder Verletzung ein, so werden, soweit nicht Unfallrenten zu beanspruchen sind, die Leistungen der Abtheilung B ohne Rücksicht auf die Dauer der Mitgliedschaft, unter Umständen mithin sofort nach dem Eintritt in die Abtheilung B und selbst vor der Zurücklegung der gesetzlichen Wartezeit auf die Invalidenrente gewährt.

Unter den angeführten Voraussetzungen besteht auf die Leistungen der Abtheilung B ein Rechtsanspruch. Auf Berufungen entscheiden indessen nicht die Schiedsgerichte und das Reichsversicherungsamt, sondern der Kassenvorstand und im Rechtswege die gewöhnlichen Gerichte.

Die Voransbestimmung des Werthes der Ansprüche auf die Leistungen der Pensionskasse für bestimmte Fälle ist bei dem Aufbau der Rentensteigerung auf den vom Beginne des versicherungspflichtigen Lebensalters ab thatsächlich entrichteten Beiträgen und bei mancherlei anderen für die Bemessung der Ansprüche einflußreichen, im Voraus nicht übersehbaren Umständen außerordentlich schwierig. Wenn in der nachfolgenden Tafel gleichwohl versucht worden ist, die Ansprüche auf Invalidenrente, Rentenzuschüsse, sowie auf Wittwen- und Waisengeld für bestimmt angenommene Fälle ziffermäßig darzustellen, so kann hiermit nur ein allgemeines Bild darüber gegeben werden, innerhalb welcher Grenzen sich die Invaliden- und Hinterbliebenenbezüge bewegen werden. Die Altersrenten sind nicht aufgeführt, um den Ueberblick nicht zu erschweren; solche Renten werden aber bei der Eisenbahnverwaltung in nicht wenigen Fällen zur Anweisung gelangen, da z. B. am 31. März 1890 (Archiv 1890 S. 969) von rund 84000 in der Beschäftigung stehenden Mitgliedern der Arbeiterpensionskassen fast 400 Personen das siebenzigste Lebensjahr vollendet hatten.

¹⁾ Da die Mitgliedschaft bei den bisherigen Arbeiterpensionskassen in Anrechnung kommt, so wird diese Wartezeit gegenwärtig bereits von mehr als 10000 Kassenmitgliedern erfüllt.

Die Invalidenrenten, Rentenzuschüsse, Wittwen- und Waisengelder sind so berechnet, als ob ein Eisenbahnarbeiter vom versicherungspflichtigen Lebensalter ab die gesetzlichen Beiträge stets in derselben Lohnklasse entrichtet hätte und mit dem 23. Lebensjahre der Abtheilung B der Pensionskasse beigetreten wäre. Die Lohnklasse I ist nicht aufgeführt, weil dieselbe bei der Abtheilung B nicht vorkommt und überhaupt in dieser Lohnklasse nur sehr selten Eisenbahnarbeiter Beiträge entrichten werden. Die bei dem 33., 43. und 58. Lebensjahre in Klammern mitgetheilten Zahlen bezeichnen die Beträge der Pension, auf welche das Kassenmitglied nach den bisherigen Statutvorschriften Anspruch erworben haben würde. Der Vergleich läßt erkennen, wie viel günstiger die neuen Festsetzungen für die Kassenangehörigen sich gestaltet haben. Das Wittwen- und Waisengeld ist, abgesehen von einer günstigeren Abrundung, nur für die höchste Lohnklasse (IVb) im Verhältniß der Beitragsleistung erhöht worden. Dagegen hat das Sterbegeld eine Erhöhung von dreifsig auf fünfzig Mark erfahren.

5. Die Deckungsmittel der Pensionskasse.

Die Abtheilung A besitzt zur Bestreitung derjenigen Summen, welche aus der gesammten reichsgesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung theilhaftig auf sie entfallen, dieselben Deckungsmittel wie die Versicherungsanstalten. Sie erhebt die in den §§ 20 und 96 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes lohnklassenweise festgesetzten Wochenbeiträge und wird des Reichszuschusses in der gesetzlich festgesetzten Höhe theilhaftig.

Der durch das Gesetz vorgeschriebenen Beitragsbemessung liegt bekanntlich das Kapitaldeckungsverfahren nach Perioden, d. h. die Festsetzung der Beiträge in der Höhe zu Grunde, daß der Kapitalwerth der in bestimmten Zeitabschnitten (von 5 Jahren) voraussichtlich entstehenden Renten und die Rücklagen zum Reservefonds gedeckt werden. Naturgemäß muß daher bis zum Eintritt des Beharrungszustandes abschnittsweise eine mäßige Steigerung der Beiträge eintreten. Ueber ein Vermögen verfügte die Abtheilung A am 1. Januar 1891 noch nicht; sie wird zunächst einen Reservefonds in der gesetzlich vorgeschriebenen Höhe ansammeln. Beitragsmarken kommen nicht zur Verwendung, da es für zweckmäßiger erachtet worden ist, die Beiträge zur Pensionskasse im Verein mit den Beiträgen zu den Krankenkassen zu erheben und in Listen für die Mitglieder nachzuweisen.

Die Abtheilung B, welche das gesammte Vermögen der bisherigen Pensionskassen mit etwa 14 Millionen Mark und alle Verpflichtungen dieser Kassen übernommen hat, erhebt neben einem mäßigen Eintrittsgelde ebenfalls laufende Wochenbeiträge nach verschiedenen Lohnklassen

ohne Unterschied des Lebensalters der Mitglieder beim Eintritt in die Abtheilung B oder in eine Lohnklasse. Der bisherige Lebensalterstarif hatte sich zwar als brauchbar erwiesen, ist aber bei der Neuregelung aufgegeben worden, da ein doppeltes Verfahren bei einer und derselben Kasse nicht empfehlenswerth ist, und da überdies die Abstufung der Beiträge nach dem Lebensalter die Berechnung und Erhebung erschwert.

Dagegen ist bei der Abtheilung B der Grundsatz maßgebend geblieben, daß die Beiträge sofort in der voraussichtlich dauernd nothwendigen Höhe zu bemessen, spätere Erhöhungen mithin thunlichst zu vermeiden seien. Da auf demselben Grundsatz der bisherige Lebensalterstarif beruhte, die Rentenzuschüsse der Abtheilung B aber etwa zwei Fünftel des Werthes der bisherigen statutenmäßigen Pensionen darstellen und die übrigen Leistungen der Abtheilung B ebenfalls in Anlehnung an die gleichartigen Leistungen der bisherigen Statuten bemessen sind, so sind die Wochenbeiträge zu dieser Abtheilung so bemessen worden, daß auch künftig für jedes Mitglied an eigenen Beiträgen und Verwaltungszuschüssen derjenige Prozentsatz seines rechnungsmäßigen Jahreslohneinkommens zur Kassenabtheilung B entrichtet wird, welcher seither im Durchschnitt für jedes Mitglied an eigenen Beiträgen und Verwaltungszuschüssen zu den Arbeiterpensionskassen geflossen ist. Dabei ist indessen der auf die Pensionszwecke entfallende Antheil nur mit zwei Fünfteln in Ansatz gebracht und im Uebrigen wegen der verbesserten Beitragsrückgewähr und Sterbegeldversicherung eine Abrundung nach oben vorgenommen worden. Die Lohnklasseneinteilung der Abtheilung B schließt sich an diejenige der Abtheilung A, welche dem Gesetze entspricht, an, mit der Maßgabe, daß die Lohnklasse I mit der Lohnklasse II vereinigt und die Lohnklasse IV wegen der mit hohen Löhnen ausgestatteten Arbeitergruppen und Hilfsbediensteten in die drei Lohnklassen IV, IVa und IVb zerlegt ist. Außerdem steht es den Mitgliedern der Lohnklasse II frei, bei der Abtheilung B der Lohnklasse III anzugehören.

In der nachstebenden Tafel sind die Wochenbeiträge beider Kassenabtheilungen für die einzelnen Lohnklassen zusammengestellt; je die Hälfte der Sätze ist von den Kassenmitgliedern und der Eisenbahnverwaltung beizusteuern. Als Tagesverdienst (zweite Spalte der Tafel) gilt der zur Krankenkasse veranlagte Lohnbetrag oder, sofern der Versicherte einer Krankenkasse nicht angehört, der wirkliche Arbeitsverdienst, mindestens aber der ortsübliche Tagelohn gewöhnlicher Tagearbeiter des Beschäftigungsortes.

Bezeichnung der Lohn- klasse	Betrag des Tagesverdienstes <i>M</i>	Betrag des Wochenbeitrags					
		für männliche Mitglieder			für weibliche Mitglieder		
		Abth. A.	Abth. B.	Zu- sammen	Abth. A.	Abth. B.	Zu- sammen
		§	§	§	§	§	§
I	bis zu 1,16 <i>M</i> . . .	14	vgl. Klasse II	42	14	vgl. Klasse II	24
II	von 1,16—1,53 <i>M</i> .	20	28	48	20	10	30
III	„ 1,53—2,53 „ .	24	42	66	24	16	40
IV	„ 2,53—3,50 „ .	30	56	86	30	20	50
IVa	„ 3,50—4,00 „ .	vgl.	66	96	vgl.	24	54
IVb	mehr als 4 <i>M</i> . .	Kl. IV	76	106	Kl. IV	28	58

Die überwiegende Mehrzahl der Mitglieder der Abtheilung B wird nach den bisherigen Erfahrungen nach ihrem Tagesverdienste der Lohnklasse III zu fallen und der Rest sich etwa gleichmäÙig auf die übrigen Lohnklassen vertheilen. Werden demgemäÙ die Sätze der Lohnklasse III als im GroÙen und Ganzen sich ergebende Durchschnittssätze angenommen, so wird künftig ein männliches Mitglied beider Abtheilungen aus seinen Mitteln im Durchschnitt noch nicht 2,5 Prozent seines rechnungsmäÙigen Jahreslohneinkommens an Beiträgen zu entrichten haben, einen Prozentsatz, welcher hinter dem seither entrichteten Durchschnittsbeitrage von 2,6 und mehr Prozent des rechnungsmäÙigen Jahreslohneinkommens zurückbleibt. Dies bei den erhöhten und vervollkommeneten Gesamtleistungen der Pensionskasse für die Mitglieder so auÙerordentlich günstige Ergebniß ist hauptsächlich die Folge einestheils der Zuwendung des Reichszuschusses zu den Invaliden- und Altersrenten, anderentheils der Erhöhung der Mitbetheiligung der Eisenbahnverwaltung an der Beitragsleistung.

Zur ziffernmäÙigen Beantwortung der Frage, welche am häufigsten von Kassenangehörigen wie auch von Fernerstehenden aufgeworfen wird: In welchem Verhältniß steht die Beitragsleistung des Mitgliedes zu seinen Ansprüchen? mögen in aller Kürze noch einige Beispiele angeführt werden.

Wenn in dem auf Seite 65 angenommenen Falle ein der Lohnklasse III angehöriges Mitglied nach Vollendung des 53. Lebensjahres¹⁾ erwerbsunfähig wird, so erhält dasselbe für die Zeit seines Lebens²⁾ alljährlich an Invalidenrente und Rentenzuschufs 388 \mathcal{M} . Stirbt das Mitglied, so erhält seine Wittve bis zu ihr Lebensende oder bis zur Wiederverheirathung alljährlich 105 \mathcal{M} Wittweugeld und jedes hinterbliebene Kind unter 15 Jahren Waisengeld in Höhe eines Drittels oder der Hälfte des Wittweugeldes. An Beiträgen hat das Mitglied nach den festgestellten Sätzen insgesamt, selbst wenn außer Betracht bleibt, daß die Beitragsleistung während der Krankheiten und militärischen Dienstleistungen ruht, nur 558,48 \mathcal{M} entrichtet. — Wenn die Erwerbsunfähigkeit oder der Tod des Mitgliedes schon mit dem vollendeten 33. Lebensjahre eintritt, so beträgt die Invalidenrente und der Rentenzuschufs alljährlich 235 \mathcal{M} , das Wittweugeld 45 \mathcal{M} und das Waisengeld jedes Kindes ein Drittel oder die Hälfte dieses Wittweugeldes, während in diesem Falle das Mitglied insgesamt sogar nur 215,28 \mathcal{M} aus seinen Mitteln zum Zwecke seiner und seiner Hinterbliebenen Versorgung beigetragen hat. — Noch geringer wäre die Einzahlung des Mitgliedes im Verhältnisse zu seinen Ansprüchen gewesen, wenn die Erwerbsunfähigkeit oder der Tod in Folge einer bei Ausübung der Beschäftigung entstandenen Krankheit oder Verletzung noch vor dem vollendeten 33. Lebensjahre eingetreten wäre. Zu den erwähnten Ansprüchen würde ferner noch der Anspruch auf die Zahlung eines Sterbegeldes von 50 \mathcal{M} beim Tode des früheren Mitgliedes und unter Umständen auch beim Tode der Ehefrau oder Wittve hinzutreten, während andererseits die angegebenen Beitragssummen Zinsen und Zinseszinsen nicht mitenthalten.

Die wichtige Umgestaltung der bestehenden Einrichtungen hat sich in vollstem Einverständnisse mit den Vertretern der Kassenangehörigen vollzogen; die Wünsche der Letzteren sind dabei, soweit nicht erhebliche finanzielle Bedenken entgegenstanden, seitens der Staatseisenbahnverwaltung in entgegenkommender Weise berücksichtigt worden. Zwar hatte sich zu einer Zeit, als die Absichten der Verwaltung noch nicht genügend bekannt waren, eine ausgedehnte Agitation entwickelt, welche auf eine Auflösung der bisherigen Arbeiterpensionskassen und Vertheilung ihrer Bestände unter die Kassenangehörigen gerichtet war,

¹⁾ Dieses Lebensalter hat sich bei den bisherigen Pensionskassen der Eisenbahnarbeiter als durchschnittliches Alter des Eintritts der Erwerbsunfähigkeit ergeben.

²⁾ D. s. nach dem bisherigen Durchschnittsergebnisse etwa 7 Jahre.

und auch einen dahingelerichtenen Antrag für die Generalversammlung zu Stande brachte. Es war indessen nach der Bekanntmachung des Entwurfs der neuen Satzungen die bessere Einsicht so allgemein zur Geltung gekommen, daß die verwaltungsseitigen Vorschläge in der Generalversammlung von den Vertretern der Kassenangehörigen einstimmig und unter lebhaftem Ausdrucke des Dankes für die von der Staats-Eisenbahnverwaltung von Neuem bethätigte Fürsorge für ihre Lohnarbeiter, insbesondere für die ständigen Arbeiter und Hilfsbediensteten, sowie für deren Familienangehörigen, angenommen worden sind.

Statistische Nachrichten über österreichisch-ungarische Eisenbahnen für die Jahre 1887, 1888 und 1889.

Die neueste amtliche Statistik der Eisenbahnen der gesammten österreichisch-ungarischen Monarchie¹⁾ ist erst für das Jahr 1887 veröffentlicht. Ziemlich gleichzeitig erschienen die amtlichen statistischen Mittheilungen über die Hauptergebnisse der österreichischen Bahnen²⁾ für 1888 und ein Bericht über die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1889.³⁾ Aus diesen drei Quellenwerken ist, wie in früheren Jahren, der nachstehende Auszug angefertigt,⁴⁾ bei dem sich gewisse Wiederholungen nicht wohl vermeiden ließen.

I. Die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1887.

1. Längen.

Das Netz der österreichisch-ungarischen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen umfaßte:

am 31. Dezember 1886 . .	23 006,628 km,
dagegen „ 31. „ 1887 . .	24 324,155 „ .

¹⁾ Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie für das Betriebsjahr 1887, bearbeitet und herausgegeben vom statistischen Departement im k. k. Handelsministerium in Wien und vom königl. ungarischen statistischen Landesbureau in Budapest. Wien 1889.

²⁾ Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem statistischen Departement im k. k. Handelsministerium. XL. Band. IV. Heft. Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1888. (Beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsame und österreichische Eisenbahnen.) Wien 1890.

³⁾ Bericht über die Verwaltung der k. k. österreichischen Staatsbahnen nebst Mittheilungen über Staatseisenbahneubau im Geschäftsjahre 1889. Wien 1890. Der, soweit bekannt, gleichfalls für das Jahr 1889 bereits herausgegebene amtliche Bericht über den Betrieb der königl. ungarischen Staatsbahnen konnte, weil in magyarischer Sprache abgefaßt, leider nicht beurtheilt werden.

⁴⁾ Vergl. zuletzt Archiv 1890 S. 91 u. ff.

Davon entfielen:

	1886 km	1887 km
auf die österreichischen Bahnen	10 572,365	10 993,745
„ „ gemeinsamen Bahnen	5 881,785	6 028,360
„ „ ungarischen Bahnen	6 453,022	7 202,594
„ „ fremden ¹⁾ Bahnen	99,456	99,456
zusammen	23 006,628	24 324,155
Es lagen auf österreichischem Staatsgebiete . . .	13 655,771	14 191,442
„ ungarischem Staatsgebiete	9 350,857	10 132,713
Die Anzahl der Eisenbahnverwaltungen, betrug:		
Staatsverwaltungen	6	6
Privatverwaltungen und zwar:		
der gemeinsamen Bahnen	5	5
„ österreichischen Bahnen	46	49
„ ungarischen „	23	35
zusammen Verwaltungen	80	95

Die Gesamtlänge der im Eigenthum inländischer Verwaltungen befindlichen Bahnen für öffentlichen Verkehr (abzüglich der fremden Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99,456 km) und zuzüglich der im Auslande belegenen eigenen Strecken (10,469 km)) betrug:

am 31. Dezember 1886 . . 22 917,641 km,
 dagegen „ 31. „ 1887 . . 24 235,163 „ .

Davon lagen:

	1886 km	1887 km
auf österreichischem Staatsgebiet	13 557,946	14 091,986
„ ungarischem Staatsgebiet	9 349,326	10 132,713
im Ausland	10,469	10,469
Von der Gesamtlänge entfallen:		
auf die österreichischen Eisenbahnen . .	10 576,789	10 998,169
davon: k. k. Staatsbahnen	3 650,518	3 873,637
Privatbahnen	6 896,271	7 124,532
auf die gemeinsamen Eisenbahnen . . .	5 881,785	6 028,360
davon: österreichische Linien	2 985,481	3 099,772
ungarische Linien	2 896,304	2 928,588
auf die ungarischen Eisenbahnen	6 459,067	7 208,639
davon: königl. Staatsbahnen	4 211,593	4 281,648
Privatbahnen	2 247,474	2 926,991

¹⁾ Auf österreichischem Staatsgebiete belegen.

Von den in Oesterreich eröffneten Bahnen waren:

	1886 km	1887 km
A. Staatsbahnen:		
a) im Staatsbetrieb ¹⁾	3 596,833	3 789,952
b) „ Privatbetrieb	83,685	83,685
zusammen	3 680,518	3 873,637
B. Privatbahnen:		
a) im Staatsbetrieb:		
auf eigene Rechnung	810,652	810,652
„ Rechnung der Gesellschaften	648,584	665,687
zusammen	1 459,186	1 476,339
b) im Privatbetrieb	5 437,085	5 648,193
Insgesamt	6 896,271	7 124,532
Im österreichischen Staatsbetriebe ²⁾ waren		
hiernach im Ganzen	5 041,925	5 252,197
In Ungarn waren:		
Staatsbahnen im Staatsbetriebe	4 211,593	4 212,392
„ „ Privatbetriebe	—	69,256
Privatbahnen im Staatsbetriebe	433,395	870,775
„ „ Privatbetriebe	1 814,079	2 056,216
Es standen unter ungarischer Staatsverwal-		
tung insgesamt	4 644,988	5 083,167

Für das Jahr 1887 ergibt sich gegenüber einer Baulänge (Eigenthumslänge) von 24 235,168 km (22 917,641 km im Vorjahre):

die Betriebslänge:

am Jahresschluss . . zu 24 517,491 km (23 199,380 km in 1886),
im Jahresdurchschnitt „ 23 641,889 „ (22 785,875 „ „ 1886).

Die nachstehende Zusammenstellung bietet eine Uebersicht über die Vertheilung der Baulänge und Betriebslänge für 1887 auf die einzelnen Bahnnetze und Staatsgebiete.

¹⁾ Einschl. 14,094 km im auswärtigen (fremden) Staatsbetriebe.

²⁾ Dieselben bilden das der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unterstehende Bahnnetz

Es betrug in 1887:	Baulänge Eigen- thumslänge) am Jahres- schluß	Betriebslänge		Doppelgeleisig waren	
	km	am Jahres- schluß	im Jahres- durchschnitt	über- haupt	in Proz. der Ge- samtlänge
		km	km	km	0/0
I. Oesterreichische Bahnen:					
A. Bahnen in Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staats- bahnen:					
a) Westl. Staatsbahnen .	3 790,718	3 963,330	3 882,512	264,378	7,00
b) Mährische Grenzbahn und Staatsbahnen in Galizien	1 191,728	1 299,228	1 280,754	—	—
c) Istrianer Bahn . . .	164,781	164,608	163,609	—	—
d) Dalmatiner Bahn (Lo- kalbetrieb)	104,970	103,801	103,801	—	—
zusammen	5 252,197	5 531,167	5 420,976	264,378	5,03
(davon mit Normalbetrieb)	4 547,546	4 664,781	4 557,398	—	—
B. k. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe (mit Normalbetrieb)	14,004	13,633	13,633	11,845	84,75
C. k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe (mit Lokal- betrieb)	3,685	84,429	84,429	—	—
D. Privatbahnen	5 648,193	5 562,694	5 385,030	386,408	6,84
(davon mit Normalbetrieb)	4 028,578	4 060,960	4 028,028	—	—
Summe I	10 998,169	11 181,923	10 904,097	662,931	6,03
(davon mit Normalbetrieb)	8 590,318	8 789,374	8 599,039	—	—
II. Gemeinsame Eisen- bahnen:					
österreichische Linien . .	3 099,779	3 061,810	3 006,025	1 031,075	33,26
ungarische Linien . . .	2 928,588	2 962,597	2 939,549	288,666	9,86
zusammen	6 028,360	6 044,337	5 944,574	1 319,741	21,89
(davon mit Normalbetrieb)	5 256,456	5 277,410	5 206,314	—	—

Es betrug in 1887:	Banlänge (Eigen- thumslänge) am Jahres- schluß	Betriebslänge		Doppelgeleisig waren	
	km	am Jahres- schluß	im Jahres- durchschnitt	über- haupt	in Prozent der Ge- samtlänge
		km	km	km	%
III Ungar. Eisenbahnen:					
a) Staatsbahnen im Staats- betrieb	4 212,394	4 225,459	4 225,459	64,948	1,54
b) Staatsbahnen im Privat- betrieb	69,256	68,788	51,073	—	—
c) Privatbahnen im Staats- betrieb	870,773	885,619	598,943	—	—
d) Privatbahnen im Privat- betrieb	2 056,316	2 111,365	1 917,743	3,100	0,15
zusammen	7 208,639	7 291,231	6 793,218	68,048	0,94
(davon mit Normalbetrieb)	4 744,023	4 800,399	4 780,724	—	—
Insgesamt	24 235,168	24 517,491	23 641,889	2 050,720	8,46
Davon mit Normalbetrieb	18 590,697	18 817,283	18 585,097	—	—

	1886		1887	
	km	%	km	%
Von den Doppelgeleisen kommen:				
auf die österreichischen Eisenbahnen	631,629	5,97	662,981	6,08
„ „ gemeinsamen Eisenbahnen .	1 315,346	22,37	1 319,741	21,89
„ „ ungarischen Eisenbahnen . .	64,948	1,00	68,048	0,94
zusammen	2 011,923	8,78	2 050,720 ¹⁾	8,46

An Schleppbahnen (für Privatzwecke) waren Ende 1887 in Oesterreich-Ungarn im Betriebe:

1 195 Stück mit 1 217,371 km Gesamtlänge, davon

auf österreichischem Staatsgebiete 976 mit 800,784 km.

„ ungarischem Staatsgebiete . . 219 „ 416,587 „ .

¹⁾ Dazu von ausländischen Bahnen 6,015 km (6,06 pCt.), mithin überhaupt 2 056,135 km (8,15 pCt.) doppelgeleisige Strecken.

Von diesen Schleppbahnen waren:

vollspurig . . . 1 113 mit 949,282 km,
schmalspurig . . . 82 „ 268,089 „ .

Nach Staatsgebieten und Ländern vertheilt sich die Länge der Eisenbahnen und Schleppbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie wie folgt:

	1886		1887	
	Eisenbahnen ¹⁾ km	Schleppbahnen km	Eisenbahnen ¹⁾ km	Schleppbahnen km
Es kommen:				
auf Oesterreich	13 655,771	784,188	14,191,442	800,784
„ Ungarn	9 350,857	378,212	10 132,713	416,587
zusammen	23 006,628	1 162,400	24 324,155	1 217,371

In 1886 kamen bei einem Flächeninhalt von rund 622 310 qkm und einer Einwohnerzahl von 37 883 503 Personen

auf 1 qkm 0,036 km Bahn,
„ 100 000 Einwohner 60,730 „ „ .

2. Anlagekapital.

Am Ende des Jahres 1887 betrug das verwendete Anlagekapital:

Bezeichnung der Bahnen	Bahnlänge ²⁾	davon doppel- geleisig	Verwendetes Anlage- kapital im Ganzen für daskm	
	Kilometer		Gulden	
I. Oesterreichische Eisenbahnen:				
A. Bahnen in Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen	5 278,413	264,578	767 765 428	147 106
B. k. k. Staatsbahnen in fremdem Staatsbetriebe	14,004	11,945	3 090 861	219 303
C. k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe	83,685	—	3 627 443	43 346
D. Privatabahnen	5 639,283	372,069	739 250 677	131 523
Summe I	11 010,475	648,592	1 513 734 409	138 397

¹⁾ Einschl. der Theilstrecken ausländischer Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete (99,436 km) und ausschl. der im Auslande belegenen Theilstrecken der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen (10,469 km).

²⁾ Einschl. der im Besitze der Bahnverwaltungen befindlichen Industriebahnen.

Bezeichnung der Bahnen	davon Bahnlänge ¹⁾ doppel- geleisig		Verwendetes Anlage- kapital im Ganzen für das km	
	Kilometer		Gulden	
II. Gemeinsame Eisenbahnen:				
Summe II	2) 6 238,555	1 319,741	1 410 641 848	226 117
III. Ungarische Eisenbahnen:				
a) königlich ungarische Staats- bahnen:				
zusammen	4 281,648	64,948	482 901 399	112 785
b) Privatbahnen :				
im Staatsbetriebe	870,775	—	30 804 163	35 521
„ Privatbetriebe	2 054,366	3,100	143 782 664	70 509
zusammen	2 925,141	3,100	174 586 827	60 069
Summe III	7 206,789	68,048	657 488 226	91 470
Insgesamt	24 455,819	2 036,381	3 581 864 478	147 013
dagegen in 1886	23 056,683	1 997,344	3 475 203 207	150 724

Bei obigem Baukapital von 3 581 864 478 fl. für 1887 sind die Ausgaben für die im Bau begriffenen Strecken, sowie für sonstige, mit dem Eisenbahnbetriebe zusammenhängende Auslagen nicht inbegriffen. Diese Ausgaben beziffern sich im Ganzen auf 15 886 364 fl., wovon auf die

gemeinsamen Eisenbahnen	491 714 fl.,
österreichischen „	15 296 950 „
ungarischen „	97 700 „

entfallen.

¹⁾ Einschließlich der im Besitze der Bahnverwaltungen befindlichen Industriebahnen.

²⁾ Anschl. des italienischen Netzes der Südbahn.

3. Statistische Begünstigungen, welche den Privatbahnen und Gebührenfreiheit

Bezeichnung der Bahnen	der Garantie- berechnung zu Grunde gelegte Bahn- länge km	Gewährleistung					
		Gewährleistetes					
		Rein- ¹⁾			Roh- ¹⁾		
		Ertragnis					
		im Ganzen fl.	Währung	für das Bahnkm fl.	im Ganzen fl.	Währung	für das Bahnkm fl.
I. Oesterreichische Eisenbahnen:							
A. Bahnen in Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen:							
a) k. k. Staatsbahnen . . .	—	—	—	—	—	—	—
b) Privatbahnen	273,843	1 290 137	S	4 711	—	—	—
B. k. k. Staatsbahnen im Staatsbetriebe							
C. desgl. im Privatbetriebe	—	—	—	—	—	—	—
D. Privatbahnen im Privatbetriebe	2 051,163	10 075 212	S	6 472	—	—	—
		3 200 642	N				
Summe I	2 325,003	11 365 349	S	6 265	—	—	—
		3 200 642	N				
II. Gemeinsame Eisenbahnen:							
Oesterreichische Linien . . .	2 484,342	472 124	G	6 314	19 629 039	N	13 182
		14 937 353	S				
Ungarische Linien	2 672,830	3 322 087	N		9 246 936	N	13 182
Summe II	5 157,172	472 124	G	6 314	28 875 975	N	13 182
		14 937 353	S				
		3 322 087	N				
III. Ungarische Eisenbahnen:							
a) königl. ungar. Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—
b) Privatbahnen:							
im Staatsbetriebe	55,458	288 745	S	5 207	—	—	—
im Privatbetriebe	642,971	2 979 663	S	4 634	—	—	—
Summe III	698,429	3 268 408	S	4 680	—	—	—
Oesterreichische Linien . . .	4 800,347	472 124	G	6 104	19 629 039	N	13 182
		29 571 110	S				
Ungarische Linien	3 371,239	6 522 729	N		9 246 936	N	13 182
Insgesamt	8 180,603	472 124	G	6 104	28 875 975	N	13 182
		29 571 110	S				
		6 522 729	N				

¹⁾ Als „gewährleistetes Rein- und Rohertragnis“ sind die in den
²⁾ Unter „Unterstützungsbetrag“ ist derjenige Baarertrag verstanden,
den den Gesellschaften zur Verfügung gestellt hat.

bis Ende 1887 durch unmittelbare Unterstützung, Steuer-
gewährt worden sind.

bis Ende 1887 wirklich in An- spruch genommene Vorschüsse		Unterstützungen ²⁾						Steuer- und Gebühren- freiheit	
		Länge der unter- stützten Linien km	rückzahlbar			nicht rückzahlbar			Länge der steuer- freien Linien km
			Betrag im Ganzen fl.	Währung	für das Bahnkm fl.	Betrag im Ganzen fl.	Währung	für das Bahnkm fl.	
Betrag fl.	Währung	km							
—	—	—	—	—	—	—	—	1 878,537	
{ 16 260 654	{ S }	—	—	—	—	—	—	605,712	
{ 598 835	{ N }	—	—	—	—	—	—	2,149	
—	—	—	—	—	—	—	—	83,645	
{ 67 847 161	{ S }	31,613	1 000 000	N	31 632	—	—	2 206,795	
{ 11 167 228	{ N }								
{ 84 107 815	{ S }	31,613	1 000 000	N	31 632	—	—	4 776,874	
{ 11 766 063	{ N }								
{ 21 564 218	{ S }	261,236	—	—	—	13 000 000	N	49 313	
{ 12 975 486	{ G }								
{ 6 254 311	{ N }	2,367	—	—	—	—	—	517,143	
{ 61 839 163	{ S }								
{ 6 254 311	{ G }	263,613	—	—	—	13 000 000	N	49 313	
{ 83 408 381	{ S }								
{ 12 975 486	{ N }	—	—	—	—	—	—	—	
—	—								
3 580 172	S	—	—	—	—	—	—	867,189	
{ 1 724 320	{ G }	199,383	—	—	—	250 000	N	1 254	
{ 40 789 363	{ S }								
{ 1 724 320	{ G }	199,383	—	—	—	250 000	N	1 254	
{ 44 349 535	{ S }								
{ 105 672 083	{ S }	292,549	1 000 000	N	31 632	13 250 000	N	28 618	
{ 24 741 549	{ N }								
{ 7 978 631	{ G }	201,770	—	—	—	—	—	4 653,206	
{ 106 188 698	{ S }								
{ 7 978 631	{ G }	494,619	1 000 000	N	31 632	13 250 000	N	28 618	
{ 211 860 731	{ S }								
{ 24 741 549	{ N }							9 947,227	

Konzessionsurkunden berechneten Beträge eingestellt.
welchen der Staat zur Ergänzung des Anlagekapitals vorschufsweise oder endgültig

4. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Es waren Ende 1887 im Bestande:

Bezeichnung der Bahnen	Loko- motiven	Personenwagen		Güterwagen	
		Zahl	Sitz- plätze	Zahl	Tragfähig- keit Tonnen
I. Oesterreichische Eisenbahnen:					
A. Bahnen in Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen	947	2 458	86 525	18 653	194 209
B. Staatsbahnen im Privatbetriebe	10	21	680	6	30
C. Privatbahnen	1 271	2 406	88 250	35 912	381 402
Summe I	2 228	4 885	175 455	54 571	575 641
II. Gemeinsame Eisenbahnen:					
Summe II	1 527	2 775	104 833	29 844	302 893
III. Ungarische Eisenbahnen:					
a) königl. ungarische Staatsbahnen	729	1 230	39 319	16 866	165 071
b) Privatbahnen:					
im Staatsbetriebe	6	19	652	74	720
„ Privatbetriebe	194	368	12 226	4 048	39 357
zusammen	200	387	12 878	4 122	40 077
Summe III	929	1 617	52 197	20 988	205 148
Insgesamt	4 684	9 277	332 485	105 403	1 083 682
dagegen Ende 1886	4 610	9 124	325 730	103 348	1 059 112

Im Jahresdurchschnitt 1887¹⁾ waren im Betriebe 4 622 (4 539) eigene Lokomotiven mit einer Leistungsfähigkeit von 1 578 017 (1 557 799) Pferdekraften, daher durchschnittlich für eine Lokomotive 341 (343) Pferdekraften.

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.

Geleistet wurden im Ganzen 112 197 559 (111 259 450) Lokomotivkm, d. h. von jeder Lokomotive im Betriebe durchschnittlich 24 209 (24 511) km.

Hiervon waren 107 895 567 (107 306 260) Nutzkkm, d. h. auf jede Lokomotive durchschnittlich 23 344 (23 641) km.

An Achskilometern sind in 1887 geleistet:

von Personenwagen	698 910 759 (706 290 113)
„ Güterwagen .	3 582 601 609 (3 432 748 724)
„ Postwagen . .	103 050 354 (102 966 609)
zusammen	4 384 562 722 (4 242 006 446) Achskm.

Die von sämtlichen Fahrbetriebsmitteln geförderte Rohlast (ausschl. Lokomotiven und Tender) betrug:

im Ganzen	23 015 972 340 (21 929 679 194) tkm
für 1 km Betriebslänge	988 446 (966 107) „
„ 1 „ Nutzkkm . .	213 (204) „

Die geförderte Rohlast betrug für jede bewegte Achse (einschl. Eigengewicht):

bei den Personenwagen	4,51 (4,42) tkm
„ „ Güterwagen	5,41 (5,35) „

Die Zahl der in 1887 im Ganzen beförderten Personen war 65 439 699 (65 402 737), davon:

in I. Klasse	1,36 (1,31) pCt.	} der Gesamtzahl.
„ II. „	14,55 (14,00) „	
„ III. „	79,20 (78,93) „	
„ IV. „	1,91 (3,00) „	
Militär	2,98 (2,76) „	

Auf jede vorhandene Personenwagenachse entfallen 3 417 (3 489) Personen.

„ jeden vorhandenen Platz „ 198 (203) „

An Personenkilometern wurden zurückgelegt:

im Ganzen	2 714 292 619 (2 680 457 217)
auf 1 km Betriebslänge . .	116 334 (118 082).

Durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt:

in I. Klasse	97,40 (94,20) km
„ II. „	56,85 (55,91) „
„ III. „	27,99 (35,40) „
„ IV. „	29,24 (33,45) „
Militär	101,30 (107,68) „
zusammen	41,47 (40,98) km.

Im Jahre 1887 standen durchschnittlich im Betriebe:
104 528 (102 772) eigene Güterwagen mit 1 072 097 (1 052 105) t Tragfähigkeit.

Die eigenen Güterwagen haben in 1887 durchlaufen:
zusammen 3 738 452 632 (3 558 454 810) Achskm
die Postwagen 103 050 354 (102 966 609) „
eigene und fremde Güterwagen auf
eigener Bahn (ohne Postwagen) 3 582 601 609 (3 432 748 724) „
jede eigene Achse durchschnittlich . 17 751 (17 168) „

Befördert sind an Gütern (einschl. Gepäck):
im Ganzen 78 585 048 (74 746 924) t
auf jeder vorhandenen eigenen Güterwagenachse 373 (360) „
Jede Tonne hat durchschnittlich durchlaufen 103,70 (101,99) km.

5. Finanzielle Betriebs-

Bezeichnung der Bahnen	Bahnlänge im mittleren Jahres- durchschnitt km	Einnahme			
		aus dem		verschie- dene ¹⁾	zu- sammen
		Per- sonen- verkehr (einschließlich Nebenerträge)	Güter- verkehr		
		Gulden			
I. Oesterreichische Eisenbahnen:					
a) Bahnen in Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staats- bahnen	5 420,976 ¹⁾	12 376 098	32 975 454	65 747	45 417 299
b) Staatsbahnen im Privat- betriebe	84,429	55 425	155 705	3 673	214 803
c) Privatbahnen ²⁾	5 288,708	15 286 277	60 702 414	2 157 061	78 145 752
Summa I	10 794,113	27 717 800	93 833 573	2 226 481	123 777 854
Dagegen in 1886	10 528,308	27 444 589	90 365 996	1 844 888	119 655 473

¹⁾ Davon entfallen:

auf die westlichen Staatsbahnen 3 882,812 km
„ „ Mährische Grenzbahn und die Staatsbahnen in Galizien 1 280,734 „
„ „ Istrianer Bahn 153,609 „
„ „ Dalmatiner Bahn 108,801 „
zusammen . . . 5 420,976 km.

Von der beförderten Gütermasse (ohne Gepäck) entfallen in 1887:

auf Eilgut	0,54 (0,50) pCt.
„ Frachtgut	54,54 (54,45) „
„ Kohlen und Kokes	35,64 (35,28) „
„ Dienstgut	9,28 (9,82) „

An Tonnenkilometern sind in 1887 geleistet:

im Ganzen	8 148 560 523 (7 619 194 591) tkm
von jeder vorhandenen eigenen Achse	38 694 (36 807) „
für das km Betriebslänge	349 289 (335 661) „

Jede bewegte eigene Achse war durchschnittlich mit 2,27 (2,21) t belastet.

In Prozenten der Tragfähigkeit wurden 44,59 (43,54) pCt. Reinlast befördert.

ergebnisse des Jahres 1887.

für das Be- triebs- kilometer		Nutz- kilometer	Eigen- liche Betriebs- kosten in Pro- zenten der Roh- einnahme pCt.	A u s g a b e					Betriebs- ausgaben in Pro- zenten der Ge- sammt- ausgabe pCt.	
				Betriebsausgaben			zu den eigentlichen Betriebsaus- gaben nicht gehörige Ausgaben ¹⁾			Gesamt- ausgabe
				im Ganzen	für das		Nutz- kilometer	Gulden		
					Be- triebs- kilometer	Nutz- kilometer				
8 378	1,85	54,29	24 705 135	4 657	0,90	6 463 515	31 168 650	79,26		
2 544	1,31	74,00	158 957	1 883	0,49	1 334	160 291	99,17		
14 776	2,77	43,81	34 236 205	6 473	1,22	8 440 036	42 676 241	80,22		
11 467	2,22	47,25	59 100 297	5 475	1,06	14 904 885	74 005 182	79,46		
11 366	2,18	48,06	57 525 972	5 464	1,05	10 522 600	68 048 572	84,34		

²⁾ Ohne die selbständigen Lokalbahnen, für welche keine Angaben gemacht worden sind.

³⁾ Die verschiedenen Einnahmen umfassen: Miethe und Frachtgelder, Wagen- und Sackmiethe, Gebühren für telegraphische Depeschen und sonstige Erträge.

⁴⁾ In dieser Spalte sind eingerechnet: Steuern, Stempel und Gebühren, Einquartierungskosten, Gesellschaftsbeiträge zu Pensionsfonds n. s. w., Einzahlungen zum

Bezeichnung der Bahnen	Bahnlänge im mittleren Jahres- durchschnitt km	Einnahme			
		aus dem		verschie- dene	zu- sammen
		Per- sonen- verkehr (einschließlich Nebenerträge)	Güter-		
		Gulden			
II. Gemeinsame Eisen- bahnen:					
Summa II	5 751,184	19 671 712	60 037 113	1 141 619	80 850 444
Dagegen in 1886	5 818,724	18 928 549	58 790 225	1 242 595	78 961 369
III. Ungarische Eisen- bahnen:					
a) königl. ungarische Staats- bahnen ¹⁾	4 225,419	7 808 032	27 046 971	593 254	35 448 257
b) Privatbahnen:					
im Staatsbetriebe . .	598,943	227 644	494 149	71 459	798 252
„ Privatbetriebe . .	1 966,454	1 984 371	6 330 291	696 965	9 011 627
zusammen	2 565,397	2 212 015	6 824 440	768 424	9 804 879
Summa III	6 790,856	10 020 047	33 871 411	1 361 678	45 253 136
Dagegen in 1886	6 355,635	9 573 321	32 597 097	1 364 890	43 535 308
Insgesamt	23 336,153	57 409 559	187 742 097	4 729 778	249 881 434
Dagegen in 1886	22 702,657	55 946 459	181 753 318	4 452 373	242 152 150

Von der Einnahme aus dem Personenverkehr²⁾ entfallen:

auf die I. Klasse . . .	7,21 (7,23) pCt.
„ „ II. „ . . .	27,85 (27,59) „
„ „ III. „ . . .	60,91 (60,38) „
„ „ IV. „ . . .	0,92 (1,60) „
Militärpersonen . . .	3,01 (2,90) „

Reservefonds, Bezüge des Verwaltungsrathes, Zahlungen für Zinsen u. s. w., Amortisationsfonds und verschiedene sonstige Anlagen.

¹⁾ Einschließlich der mitverwalteten Vizinalbahnen.

²⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.

für das Betriebs- Nutz- kilometer		Eigen- liche Betriebs- kosten in Pro- zenten der Ein- nahme pCt.	A u s g a b e					Betriebs- ausgaben in Pro- zenten der Ge- sammt- ausgabe pCt.
			Betriebsausgaben		zu den eigentlichen Betriebsaus- gaben nicht gehörige Ausgaben		Gesammt- ausgabe	
			im Ganzen	für das				
				Betriebs- kilometer	Nutz- kilometer			
						Gulden		
14 058	2,54	41,30	33 390 419	5 806	1,03	7 403 595	40 794 014	81,83
13 570	2,49	42,54	33 594 517	5 778	1,03	7 085 996	40 680 513	82,56
8 111	2,22	55,86	19 800 198	4 153	1,30	286 052	20 086 250	98,58
1 747	1,48	56,06	161 564	2 825	1,56	32 436	194 000	88,38
4 583	2,36	53,92	4 858 902	2 471	1,37	470 628	5 329 530	91,17
4 051	2,35	53,98	5 020 466	2 482	1,37	503 064	5 523 530	90,49
6 664	2,22	54,35	24 820 664	3 655	1,32	789 116	25 609 780	96,92
6 850	2,20	56,72	24 606 613	3 872	1,34	789 800	25 396 413	96,89
10 708	2,32	46,93	117 311 380	5 027	1,09	23 097 596	140 408 976	83,35
10 666	2,26	47,79	115 727 102	5 097	1,08	18 398 396	134 125 498	86,98

Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr ergibt:

	1886 für		1887 für	
	1 Person	1 Per- sonenkM	1 Person	1 Per- sonenkM
	fl.	kr.	fl.	kr.
in I. Klasse	4,53	4,81	4,50	4,62
.. II. „	1,64	2,93	1,62	2,84
.. III. „	0,63	1,77	0,65	1,81
.. IV. „	0,44	1,31	0,40	1,38
für Militär	0,86	0,80	0,85	0,84
zusammen	0,82	2,00	0,84	2,08

Von der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr¹⁾ kommen:

auf Eilgut	2,54 (2,44) pCt.
„ Frachtgut der Normalklassen u. s. w.	} 97,07 (97,09) „
„ „ „ ermäßigten Klassen	
„ Kohlen und Kokes	
„ Eisenbahnfahrzeuge und zahlende Dienstgüter	0,39 (0,47) „

Für jedes Wagenachskilometer¹⁾ beträgt die Gesamteinnahme = 5,70 (5,55) kr.

Von den Betriebsausgaben in 1887 entfallen:

	auf das			in
	Betriebs-	Nutz-	Wagen-	Prozent
	Kilometer			der
	fl.	fl.	kr.	eigen- lichen Betriebs- kosten
				o/o
Allgemeine Verwaltung	227	0,05	0,12	4,50
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	1 447	0,31	0,77	28,79
Verkehrs- und kommerzieller Dienst . .	1 891	0,41	1,01	37,61
Zugförderungs- und Werkstättendienst .	1 446	0,31	0,77	28,77
Material- und Inventurverwaltung . . .	16	0,01	—	0,33
überhaupt	5 027	1,09	2,67	100,00
dagegen in 1886	5 097	1,08	2,80	100,00

Die Betriebsausgaben¹⁾ überhaupt betrugen für 1000 Tonnenkilometer geförderte

Reinlast	14,04 (14,79) fl.,
Rohlast	5,10 (5,28) „

Um einen Ueberblick über die spezifischen Einnahmen und Betriebsausgaben für das Gesamtnetz der österreichisch-ungarischen Monarchie in 1887 zu erlangen, sind nachstehend die bezüglichlichen Werthe übersichtlich zusammengestellt.

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.

1887	Einnahmen (einschl. verschiedener Einnahmen)				Betriebsausgaben			
	öster- reichi- sche Eisenbahnen	ge- mein- same	un- gari- sche	zu- sam- men	öster- reichi- sche Eisenbahnen	ge- mein- same	un- gari- sche	zu- sam- men
Mittlere Betriebslänge . . km	10 794	5 751	6 791	23 336	—	—	—	—
für 1 Betriebskm . . fl.	11 467	14 058	6 664	10 708	5 475	5 806	3 655	5 027
„ 1 Nutzkkm . . kr.	2,32	2,34	2,32	2,32	1,06	1,05	1,22	1,09
„ 1 Wagenachskm . „	5,82	5,89	5,11	5,70	2,78	2,43	2,80	2,67
durch- schnittlich					Angaben fehlen			
„ 1 Person . . . fl.	0,72	0,92	1,19	0,94				
„ 1 Tonne . . . „	2,09	3,74	3,86	2,64				
„ 1 Personenkm . . kr.	1,86	2,39	2,10	2,03				
„ 1 Tonnenkm . . „	2,45	2,70	2,33	2,50	1) 1,41	1) 1,33	1) 1,51	1) 1,40
Im Personenverkehr kommen:								
auf 1 Betriebskm . . . fl.	2 568	3 420	1 476	2 460	—	—	—	—
„ 1 Personenwagenachskm kr.	8,05	7,85	7,35	7,59	—	—	—	—
Im Güterverkehr ²⁾ entfallen:								
auf 1 Betriebskm . . . fl.	8 698	10 439	4 988	8 045	—	—	—	—
„ 1 Güterwagenachskm ³⁾ kr.	5,43	5,59	4,71	5,30	—	—	—	—
Auf verschiedene Einnahmen kommen:								
für 1 Betriebskm . . fl.	206	199	200	208	—	—	—	—

1) Reinlast.

2) Ohne Nebenerträge.

3) Einschl. Nebeneinnahmen im Personenverkehr.

Beamte, Diener und Arbeiter.

Am 31. Dezember 1887 war der Bestand:

Bezeichnung der Bahnen	Beamte (stabil und zeitlich)	Diener (ange- stellte)	Arbeiter (durch- schnittlich)
I. Oesterreichische Eisenbahnen:			
a) Bahnen in Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen	3 180	12 126	17 421
b) Staatsbahnen im Privatbetriebe . .	15	23	37
c) Privatbahnen	5 549	12 321	25 809
Summa I . .	8 744	24 470	43 267
II. Gemeinsame Eisenbahnen:			
Summa II . .	5 049	13 451	26 176
III. Ungarische Eisenbahnen:			
a) königlich ungarische Staatsbahnen .	2 952	9 563	14 500
b) Privatbahnen:			
im Staatsbetrieb	4	59	128
„ Privatbetrieb	723	2 283	4 362
zusammen . .	727	2 342	4 490
Summa III . .	3 679	11 905	18 990
Insgesamt . .	17 472 ¹⁾	49 826	88 433
Dagegen Ende 1886 . .	(17 038)	(48 114)	(95 562)
Es entfallen in 1887:			
auf allgemeine Verwaltung	2 180	469	—
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	2 181	15 897	46 185
„ Verkehrs- und kommerziellen Dienst	11 058	24 591	21 597
„ Zugförderungs- und Werkstätten- dienst	1 912	8 789	20 525
„ sonstige Verwendung	141	80	126

¹⁾ Darunter 14 281 fest Angestellte.

Auf das Kilometer Betriebslänge kommen:	Beamte und Diener	Arbeiter
für allgemeine Verwaltung	0,11	—
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	0,75	1,92
„ Verkehrs- und kommerziellen Dienst	1,48	0,89
„ Zngförderungs- und Werkstättendienst	0,44	0,85
zusammen	2,78	3,66
Dagegen in 1886	2,85	4,19

An Gehalt wurde gezahlt (für 1 km Betriebslänge):

für Beamte und Diener	2 175 fl.
„ Arbeiter	1 174 „
zusammen	3 349 fl.

Es kommen durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge:

	Beamte und Diener	Arbeiter
I. bei den österreichischen Eisenbahnen	3,02	3,93
II. „ „ gemeinsamen Eisenbahnen	3,20	4,53
III. „ „ ungarischen „	2,14	2,60
zusammen	2,78	3,66
dagegen in 1886	2,85	4,19

7. Unfälle.

Von den beförderten Reisenden wurden in 1887¹⁾:

5 (13) getödtet,
16 (83) verletzt.

Es entfiel daher:

	eine Tödtung	eine Verletzung
auf beförderte 1000 Reisende	13 910 (5 031)	4 347 (788)
„ zurückgelegte 1000 Personenkm	542 969 (206 189)	169 678 (32 294)
„ „ 1000 Zugkm	11 397 (4 533)	3 561 (710)

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.

An Bahnbeamten und Bahnarbeitern verunglückten:

a) beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe:¹⁾

99 (127) getödtet,

368 (373) verletzt.

Es entfiel daher:

	eine Tödtung	eine Verletzung
auf zurückgelegte 1 000 Zugkm	1 133 (875)	305 (298)

b) bei Nebenbeschäftigungen u. s. w.:

9 (136) getödtet,

115 (446) verletzt.

Die Anzahl der verunglückten fremden Personen betrug:

im Ganzen getödtet 133 (158), darunter 54 (71) | durch Selbstmord oder
 „ „ verletzt 86 (109), „ 15 (12) | versuchten Selbstmord.

Demnach beträgt in 1887¹⁾ die Gesamtzahl:

der Getödteten 246 (307)

„ Verletzten 585 (638)

zusammen 831 (945).

Von der Anzahl der in 1887 beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe verunglückten Bahnbeamten und Bahnwärter wurden:

	Getödtet	Verletzt
Unverschuldet, durch außergewöhnliche Ereignisse der Züge während der Fahrt	9	46
Durch unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen oder Verlassen der Züge	6	28
Beim Wagenschieben und Rangiren der Züge . .	28	90
Durch unzeitigen Aufenthalt auf den Geleisen, namentlich beim Ueberschreiten derselben . .	36	44
Durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes .	20	160
zusammen	99	368
im Vorjahre	127	373

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.

An Unfällen ereigneten sich in 1887¹⁾:

- 401 (387) Entgleisungen, wobei 3 (—) Personen getödtet und 14 (33) Personen verletzt wurden;
 120 (115) Zusammenstöße, mit 3 (13) Tödtungen und 46 (65) Verletzungen von Personen;
 940 (1 140) sonstige Betriebsstörungen, mit 3 (5) getödteten und 17 (36) verletzten Personen.

Die Ursachen der in 1887 stattgehabten Unfälle waren:

a) bei den 401 Entgleisungen:

Unterbrechung der Geleise oder Hindernisse auf den Geleisen	46	} = 401
Mangelhafter Zustand des Oberbaues	25	
Ungenauere oder falsche Stellung:		
der Weichen	131	
„ Drehscheiben	13	
„ sonstigen beweglichen Vorrichtungen	2	
Mangelhafte Handhabung des Zuges	2	}
Mangelhafter Zustand der Fahrzeuge	69	
Sonstige Ursachen	113	

b) bei den 120 Zusammenstößen:

Falsche Dispositionen des Stations- oder Zugpersonals	13	} = 120
Falsche Weichenstellung	26	
Mangelhafte Signalisirung	5	
Nichtbeachtung der Signale	12	
Zu schnelles Einfahren in Bahnhöfe	3	
Unvorsichtiges Rangiren	22	
Sperrung des Geleises	9	
Ingangsetzung stehender Fahrzeuge	11	
Zugtrennungen	3	}
Sonstige Ursachen	16	

c) bei den 940 sonstigen Betriebsereignissen:

Unterbrechung des fahrbaren Zustandes der Bahn	184	} = 940
Ueberfahren von Fuhrwerken	34	
Feuer im Zuge	2	
Anderweitige Betriebsereignisse	720	

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.

II. Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1888.

1. Längen.

Am 31. Dezember 1888 betrug das Netz der beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen 17 721,452 km, welche sich, wie folgt, auf die einzelnen Netze vertheilen:

	Baulänge (Eigenthums- länge) am Jahres- schluß km	Betriebslänge ¹⁾		Doppelgeleisig- waren	
		am Jahres- schluß km	im Jahres- durchschnitt km	im Ganzen km	in Proc. der Ge- samtlänge ‰
I. Gemeinsame Eisenbahnen:					
österreichische Linien	3 155,904	3 137,793	3 093,170	1 177,328	37,31
ungarische	2 973,310	2 965,166	2 960,352	393,311	13,22
zusammen	6 129,114	6 122,959	6 053,422	1 570,739	25,63
davon mit Normalbetrieb	5 505,400	5 504,346	5 464,851		
II. Oesterr. Eisenbahnen:					
a) Bahnen in Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen:				Angaben fehlen	
Westliche Staatsbahnen	3 949,506	4 215,375	4 054,119		
Mährische Grenzbahn und Staatsbahnen in Galizien	1 192,539	1 263,969	1 263,969		
Istrianer Bahn	164,741	164,608	164,608		
Dalmatiner Bahn (Lokal- betrieb)	124,632	123,552	115,696		
Summe a	5 431,475	5 767,404	5 597,722	328,448	6,04
davon mit Normalbetrieb	4 707,143	4 624,127	4 600,228	—	—

¹⁾ Länge von Mitte zu Mitte der Aufnahmegebäude 17 641,050 km. Dazn die von anderen Bahnen in Betrieb übernommenen (273,879 km), sowie die gemeinsam benutzten Strecken (238,306 km), abzüglich der im Betriebe anderer Bahnen befindlichen Strecken (270,442 km) ergibt die den Leistungen der Fahrbetriebsmittel zu Grunde liegende Betriebslänge 17 912,693 km und unter Berücksichtigung der Eröffnungszeiten der in 1888 neu hinzugekommenen Bahnlinsen im mittleren Jahresdurchschnitte = 17 493,632 km.

	Baulänge (Eigen- thumslänge am Jahres- schluß km	Betriebslänge		Doppelgeleisig waren	
		am Jahres- schluß km	im Jahres- durchschnitt km	im Ganzen km	in Procent der Ge- samtlänge o/o
b. k. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe .	14,994	13,633	13,633	11,945	84,75
c. k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe	88,685	84,429	84,429	—	—
d) Privatbahnen	6 063,081	5 924,368	5 744,416	386,454	6,37
II. Oesterr. Bahnen zusammen	11 592,338	11 789,134	11 440,300	726,847	6,37
davon mit Normalbetrieb	9 184,809	9 343,569	9 153,211	—	—
Insgesamt	17 721,452	17 912,693	17 493,692	2 297,586	12,96
dagegen Ende 1887	17 026,529	17 226,266	16 848,671	1 962,672	11,64
mithin Zuwachs in 1888	695,923	686,427	644,921	314,914	—
dazu:					
Ausländische Bahnen auf öster- reichischem Staatsgebiete .	99,456	102,819	102,819	6,015	6,05

Einschließlich der Theilstrecken ausländischer Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete (99,456 km) und abzüglich der in Ungarn und im Auslande gelegenen Theilstrecken der gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen (2 984,018 km) beträgt die Gesamtlänge der Eisenbahnen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern = 14 836,890 km mit 1 909,813 km (12,87 pCt.) Doppelgeleisen.

Bei einem Flächeninhalte von 300 024,38 qkm und einer Einwohnerzahl¹⁾ von 22 144 244 Personen kommen:

auf 1 qkm Fläche 0,049 km Bahn,

„ 100 000 Bewohner . . . 67,001 „ „ „

Von der Länge der österreichischen Bahnen (11 592,338 km) in 1888 waren:

k. k. Staatsbahnen 4 850,125 km (gegen 3 873,637 km im Vorjahre)

Privatbahnen . . 6 742,213 „ („ 7 124,532 „ „ „)

11 592,338 km 10 998,169 km.

Die den Durchschnittsberechnungen zu Grunde liegenden Längen stellen sich in 1888:

¹⁾ Nach der Volkszählung vom 31. Dezember 1880.

für die Baulänge (Eigenthumslänge) auf 17 400,376 km
 (11 486,347 km für die österreichischen Eisenbahnen),
 „ „ Betriebslänge im Jahresdurchschnitt auf 17 214,956 km
 (11 337,068 km für die österreichischen Eisenbahnen),
 „ „ Betriebslänge am Jahresschluss auf 17 595,661 km
 (11 686,602 km für die österreichischen Eisenbahnen).

An Schleppbahnen (für Privatzwecke) befanden sich Ende 1888 auf österreichischem Staatsgebiete im Betriebe:

1 006 Stück mit 828,103 km Länge, darunter
 728 „ „ 622,468 „ „ normalspurige mit Dampftrieb
 und 8 „ „ 26,944 „ „ schmalspurige „ „ .

Die Gesamtzahl der Schleppbahnen stellte sich:

für 1887 auf 1 054 mit 960,004 km Länge,
 „ 1888 „ 1 087 „ 992,869 „ „ .

2. Anlagekapital.

Das verwendete Anlagekapital¹⁾ bezifferte sich in 1888:

	im Ganzen	für 1 km Baulänge
für die gemeinsamen Bahnen auf . . . fl.	1 424 250 919	227 912
„ „ österreichischen „ „ . . . „	1 558 739 023	135 342
zusammen fl.	2 982 989 942	167 902
Dagegen in 1887	2 924 376 245	170 259

Auf die westlichen Staatsbahnen kommen in 1888:

604 210 200 fl. (für 1 km 168 583 fl.)

Auf die Istrianer Bahn kommen in 1888:

16 195 827 fl. (für 1 km 98 287 fl.)

Auf die Dalmatiner Bahn kommen in 1888:

12 735 841 fl. (für 1 km 102 171 fl.)

Auf die Privatbahnen kommen in 1888:

766 893 912 fl. (für 1 km 128 155 fl.)

¹⁾ Einschl. des verwendeten Anlagekapitals für die im Besitz der Bahnverwaltungen befindlichen Schleppbahnen.

²⁾ Darunter 644 579 668 fl. Kursverlust.

Dazu kommen noch an Ausgaben für die im Bau begriffenen Strecken und sonstige Auslagen bis Ende 1888 = 18 608 599 fl.

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

	Gemeinsame	Oester- reichische	Zusammen	
	Eisenbahnen		1888	dagegen in 1887
Betriebsmittel:				
Lokomotiven Stück	1 516	2 306	3 822	3 755
Tender "	1 154	1 936	3 090	3 040
Personenwagen "	2 798	5 078	7 876	7 660
(Sitz- u. Stehplätze) Anz.	105 810	182 956	288 766	280 288
Güterwagen Stück	30 059	56 384	86 443 ¹⁾	84 415
(Tragfähigkeit) . . . t	305 760	596 288	902 048	878 534
Postwagen ¹⁾ Stück	117	271	388	380
Geleistet wurden:				
Lokomotivkilometer . Anz.	35 101 227	62 050 604	97 151 831 ²⁾	90 959 029
Nutzkilometer "	38 149 101	59 696 540	92 845 641	87 545 468
für 1 km Betriebs- länge "	5 639	5 217	5 361	5 292
Achskilometer²⁾:				
a) der Personen- wagen "	241 824 235	353 536 053	595 360 288	567 783 426
b) der Güterwagen. "	1 189 449 756	1 937 760 725	3 127 210 481	2 855 111 536
Es sind befördert:				
Personen "	20 979 623	38 897 648	59 877 271 ²⁾	57 336 086
für 1 km Betriebs- länge "	3 569	3 428	3 476	3 467
Personenkilometer . .	850 314 352	1 494 808 793	2 345 123 145	2 255 373 042
für 1 km Betriebs- länge "	144 663	131 744	136 158	136 357
Durchschnittliche Fahrt				
einer Person . . . km	40,53	38,42	39,16 ²⁾	39,33
Güter (einschl. Gepäck) t	20 147 439	53 892 205	73 539 644	65 715 028
auf 1 km Betriebslänge "	3 427	4 705	4 269	3 973
Tonnenkilometer . . . Anz.	2 670 136 091	4 611 637 135	7 281 773 226 ²⁾	6 539 468 581
auf 1 km Betriebslänge "	454 268	406 444	422 764	395 369
Jede Tonne durchlief				
durchschnittlich. . . km	132,53	86,37	99,09	99,50
Mittlere Reinbelastung				
einer Güterwagenachse t	2,24	2,35	2,33	2,29

¹⁾ Ausschl. der k. k. Postwagen.

²⁾ Von eigenen und fremden Personen- und Güterwagen auf eigener Bahn.

³⁾ Berichtigte Zahl.

4. Finanzielle Betriebsergebnisse.

	Gemeinsame	Oester- reichische	Zusammen	
	Eisenbahnen		1888	dagegen in 1887
Betriebseinnahmen:				
a) aus Personenverkehr . fl.	19 415 609	28 031 631	47 447 240	45 492 864
für 1 km Betriebslänge "	3 300	2 470	2 754	2 750
aus Gepäck u. dergl. . "	807 018	1 166 554	1 973 572	1 896 648
b) aus Eilgutverkehr ¹⁾ . . "	2 301 466	2 318 018	4 619 484	4 148 888
für 1 km Betriebslänge "	391	204	268	251
aus Frachtverkehr ¹⁾ . . "	61 875 625	98 541 895	160 417 520	149 722 308
für 1 km Betriebslänge "	10 518	8 685	9 311	9 049
c) ansonstigen Einnahmen "	1 314 970	2 345 392	3 660 362	3 368 100
Insgesamt fl.	85 714 688	132 403 490	218 118 178	204 628 298
für 1 km Betriebslänge "	14 570	11 669	12 660	12 367
Betriebsausgaben:				
Im Ganzen fl.	42 077 512	73 482 525	115 560 037	114 799 196
für 1 km Betriebslänge "	7 152	6 476	6 707	6 988
in Prozenten der Be- triebseinnahmen . . pCt.	49,99	55,50	52,93	56,10

5. Unfälle.

	Gemeinsame Eisenbahnen	Oester- reichische	Zusammen dagegen in	
			1888	1887
Betriebsstörungen:				
Entgleisungen	60	140	200	150
Zusammenstöße	18	86	104	75
Sonstige Unfälle	148	487	635	440
zusammen	226	713	939	665

¹⁾ Einschl. Nebenerträge.

	Gemeinsame Oesterreichische Eisenbahnen				Zusammen			
					1888		1887	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Bahnunfälle:								
Reisende:								
unverschuldet	—	7	—	21	—	28	—	—
durch eigene Unvorsichtigkeit	2	4	2	17	4	21	5	11
zusammen	2	11	2	38	4	49	5	11
Bahnbedienstete:								
unverschuldet	—	5	6	54	6	59	9	45
durch eigene Unvorsichtigkeit	16	40	60	228	76	268	57	229
bei Bau- u. Werkstattarbeiten								
und sonstigen (nicht mit								
dem Betriebe zusammen-								
hängenden) Geschäften . .	5	5	9	94	14	99	5	86
zusammen	21	50	75	376	96	426	71	360
Sonstige Personen:								
unverschuldet	—	5	8	16	8	21	1	5
durch eigene Unvorsichtigkeit	19	11	25	80	44	41	44	49
Selbstmörder	20	6	32	4	52	10	39	7
zusammen	39	22	65	50	104	72	84	61
Insgesamt	62	88	142	464	204	547	160	432

III. Die im österreichischen Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen im Jahre 1889.

Das der Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unterstellte Bahnnetz zeigt im Jahre 1889 eine durchschnittliche Jahresbetriebslänge von 6 744,174 km¹⁾, davon kommen auf Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen 6 041,433 km, und auf Lokal- und Pachtbahnen 702,741 "

Die Betriebslänge des staatlichen Netzes betrug:

Ende 1889 6 912,500 km,

und „ 1888 5 777,321 „,

mithin ergibt sich gegenüber 1888 eine Zunahme um 16,42 pCt., während die Baulänge des staatlichen Betriebsnetzes am Jahresschluss 1889 sich auf 6 841,925 km stellte.

¹⁾ Siehe Anmerkung ¹⁾ auf folgender Seite.

Die Transporteinnahmen betragen:	1888	1889	Zunahme gegen 1888 (in pCt.)
überhaupt . . . fl.	55 395 086	58 807 333	+ 6,18 %
für 1 Betriebskm "	9 406	9 734	—
in Prozenten der Gesamteinnahmen pCt.	94,73	94,33	—
Die Gesamteinnahmen stellten sich auf fl.	58 408 209	62 342 062	+ 6,74 %
für 1 Betriebskm "	9 917	10 319	—
Davon auf Personenverkehr . . . pCt.	24,41	24,32	+ 8,39 %
„ Güterverkehr "	70,32	69,51	.
„ sonstige Einnahmen "	5,27	5,67	.

Die eigentlichen Betriebsausgaben betragen 1888²⁾ für 6 466,344 km durchschnittliche Betriebslänge, 1889³⁾ für 6 744,174 km durchschnittliche Betriebslänge:

	1888	1889
Ueberhaupt fl.	29 607 086	30 283 755
für 1 km Betriebslänge "	4 579	4 490
in Prozenten der Transporteinnahmen pCt.	52,99	51,33

¹⁾ Davon kommen in 1889:

	Betriebslänge ¹⁾ im Jahres- durchschnitt km	am Jahres- schluß km	Baulänge (Eigentums- länge) am Jahres- schluß km
auf die westlichen Staatsbahnen einschließ- lich Mürzzuschlag—Neuberg, Unterdrauburg— Wolfsberg, Ungarische Westbahn (steier- ische Linie), Dux—Bodenbacher n. Prag— Duxer Eisenbahn	4 293,633	4 392,493	4 397,635
„ die Triest—Herpelle—Istrianer Staatsbahn (Divaca—Pola)	166,371	163,356	169,112
„ die Dalmatiner Staatsbahn (Spalato—Knin)	123,552	123,552	124,653
„ die Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien, einschließ- lich erste ungarisch- galizische Eisenbahn (galizische Linie), Lemberg—Czernowitz—Jassybahn, Erz- herzog Albrechtbahn, Mährische Grenzbahn	2 160,718	2 228,099	2 220,536
zusammen	6 744,174	6 912,500	6 841,995

²⁾ Längen und Leistungen verstehen sich einschl. der Lokal- und Pachtbahnen und der in 1889 zugetretenen Linien.

³⁾ Einschließlich Lokal- und Pachtbahnen und der in 1889 zukommenden Linien.

Der Besoldungsaufwand betrug in 1889 . . 14 724 010 fl.

Das in dem Staatsbahnnetz und den von der Staatseisenbahnverwaltung betriebenen Privatbahnen angelegte Kapital stellt sich für das verwaltete Gesamtnetz in 1889 bei 6051 km Bahnlänge auf 866 800 605 fl., davon waren 4 918 km Staatsbahnen mit 695 415 320 fl. Anlagekapital.

Die Verzinsung ergab in 1889:

für das Gesamtnetz 2,74 pCt. und
 „ die Staatsbahnen 2,88 „ .

Die österreichischen, mit staatlichen Einnahmezuschüssen ausgestatteten Privatbahnen (1 361 km mit 252 276 448 fl. Anlagekapital) erzielten in 1888 eine Verzinsung von 3,02 pCt.

Die nachstehende Zusammenstellung bietet einen Ueberblick über die wesentlichsten Betriebsergebnisse des Gesamtnetzes für die Jahre 1888¹⁾ und 1889.

	1888 ²⁾	1889 ²⁾
Durchschnittliche Betriebslänge . . km	5 889,611	6 041,433
Anzahl der beförderten Personen . . Anz.	19 320 934	20 185 394
„ „ zurückgelegten Personen-		
kilometer „	723 976 123	776 359 882
Durchschnittliche Fahrt einer Person . km	37,47	38,46
Beförderte Gütertonnen ³⁾ t	13 099 399	14 650 801
„ Gütertonnenkilometer . . tkm	1 694 529 120	1 816 123 219
Durchschnittliche Fahrt einer Tonne . km	129,36	123,96
Anzahl der Zugkilometer „	27 616 077	29 151 576
„ „ Wagenachskilometer . . „	1 019 569 070	1 068 242 744
Transporteinnahmen fl.	54 118 209	58 807 333

¹⁾ Die Abweichungen gegen die Angaben des Vorjahres beruhen auf anderweitiger Feststellung.

²⁾ Längen und Leistungen ausschl. der Lokal- und Pachtbahnen, einschl. der in 1888 und 1889 zugetretenen Linien. (Die Angaben des Vorjahres (5 607,733 km) bezogen sich auf das Netz einschl. der Lokalbahnen und ausschl. der in 1888 zugetretenen Bahnen.)

³⁾ Einschl. Gepäck- und Eilgut ergeben sich:

für 1888 . . . 13 265 866 t, dazu 1 424 734 t frachtfreies Regiegut,
 „ 1889 . . . 14 813 500 „ „ 1 354 900 „ „ „

	1888	1889
Betriebseinnahmen ¹⁾ fl.	54 683 859	60 708 895
Betriebsausgaben ²⁾ "	29 607 085	32 358 113
Auf 1 Betriebskilometer kommen:		
an Personeneinnahme "	2 389,42	2 561,07
„ Frachteinnahme "	6 530,96	6 877,06
„ Transporteinnahme (Personen, Gepäck, Eilgut, Fracht- und Regiegut "	9 188,76	9 734,00
„ Betriebseinnahme ¹⁾ "	9 284,80	10 048,76
„ Betriebsausgabe ²⁾ "	4 578,64	4 797,94
Betriebsausgabe in Prozenten der Be- triebseinnahme %	52,91	53,30
Einnahme für 1 Person fl.	0,728	0,767
„ „ 1 „ u. Kilometer "	0,0194	0,0199
„ „ 1 Tonne "	2,936	2,836
„ „ 1 „ u. Kilometer "	0,0227	0,0229
Auf 1 Zugkilometer entfallen:		
an Transporteinnahme fl.	1,960	2,017
„ Betriebseinnahme "	1,990	2,083
„ Betriebsausgabe "	1,032	1,058
Auf 1 Achskilometer kommen:		
an Transporteinnahme fl.	0,0531	0,0551
„ Betriebseinnahme "	0,0536	0,0568
„ Betriebsausgabe "	0,0286	0,0297

Die Verkehrssteigerung in 1889 gegenüber 1888 brachte eine Zunahme für das Gesamtnetz:

¹⁾ Die Betriebseinnahmen setzen sich zusammen: aus Transporteinnahmen, Postbeförderung, Lokalbahnbetrieb und sonstigen verschiedenen Einnahmen.

²⁾ Die Betriebsausgaben setzen sich zusammen: aus den eigentlichen Betriebsausgaben (ausschl. sonstige Anlagen), der Anlagen für Postbeförderung und Lokalbahnbetrieb. Die Ansätze der Vergleichsjahre verstehen sich einschl. des Agios für Valuten.

bei den Transporteinnahmen	um	6,18 pCt.
„ „ Gesamteinnahmen	„	6,74 „
„ der Zahl der beförderten Personen . . .	„	4,47 „
„ „ Einnahme hieraus	„	8,39 „
„ „ Zahl der beförderten Frachtguttonnen	„	11,84 „
„ „ Einnahme hieraus	„	5,15 „
„ den Betriebseinnahmen	„	6,78 „
„ „ Betriebsausgaben ¹⁾	„	3,17 „
„ „ Gesamtausgaben	„	5,05 „
„ dem Reinertrag	„	9,60 „

¹⁾ Die Zunahme der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt gegen 1888 2,58 pCt. (151,822 km).

Die Gesamtbetriebslänge ergibt sich (unter Berücksichtigung von 103,08 km verpachteten und 50,94 km gepachteten Strecken)

am Ende 1888 zu 4 651,08 km

„ „ 1889 „ 4 657,73 „ .

Im Jahresdurchschnitt betrug:		1888 km	1889 km
die Eigenthumslänge		4 630,22	4 705,58
„ Betriebslänge:			
a) für Personenverkehr		4 556,00	4 631,36
b) „ Güterverkehr		4 577,38	4 652,74
Zweigeleisig waren:			
von der Eigenthumslänge		410,63	414,84
„ „ Betriebslänge		372,24	376,43

An Anschlußbahnen für nichtöffentlichen Verkehr waren vorhanden:

Ende 1888: 232 Bahnen mit 115,83 km Länge

„ 1889: 248 „ „ 123,05 „ „ .

2. Baukosten.

Am Jahreschluss 1889 betrugen die Gesamtbaukosten:

a) für die vom Staate selbst gebauten und erworbenen Bahnen:	Länge km	Baukapital M	für 1 km M
I. Eigentliche Staatsbahnen	3 929,74	919 411 153	233 962
II. Vizinalbahnen	167,31	15 455 611	92 377
III. Vollspurige Lokalbahnen	303,71	15 493 360	51 014
IV. Schmalspurige Lokalbahn (Eichstätt Bhf.—Eichstätt Stadt)	5,17	350 958	67 884
zusammen	4 405,93	950 711 082	215 780
b) für die von Gemeinden oder Privaten übernommenen Bahnen	304,64	34 028 571	111 701
Insgesamt	4 710,57	984 739 653	209 049
Dagegen in 1888	4 703,92	977 771 959	207 863

Für die vollspurigen Bahnen beziffert sich:		1888	1889
die Bahnlänge	km	4 698,75	4 705,40
das Baukapital überhaupt	„	977 421 586	984 388 695
	für 1 km	208 217	209 049

Der Bauaufwand im Jahresdurchschnitt berechnet sich:

für 1888 auf	969 970 374 „
„ 1889 „	980 994 995 „

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Der Bestand ergab:	1888 Stück	1889 Stück
Lokomotiven	1 080	1 080
Tender	860	859
Personenwagen	2 752	2 904
Gepäck-, Güter- und Viehwagen	16 762	16 738
Privatgüterwagen	531	590
Bahnpostwagen	256	255
Sonstige Wagen (Heizwagen u. dgl.)	60 ¹⁾	60 ¹⁾

Auf 10 km Betriebslänge kommen durchschnittlich:

in 1888: 2,32 Lokomotiven und 221 Plätze der Personenwagen,
„ 1889: 2,32 „ „ 234 „ „ „

Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel (einschließlich Zubehörsstücke) stellten sich für die vollspurigen Bahnen für 10 km Betriebslänge:

	1888 „	1889 „
für Lokomotiven nebst Tendern auf	107 663	107 452
„ Personenwagen mit Achsen und Rädern auf	39 853	41 120
„ Gepäck- und Güterwagen mit Achsen und Rädern auf	120 596	120 657
zusammen	267 928	269 040
Dazu für Bahnpostwagen (einschließlich Achsen und Räder)	3 726	3 707

¹⁾ Heizwagen.

Die Leistungen der Betriebsmittel auf den vollspurigen Bahnen ergaben:

	1888	1889
Lokomotivzugkilometer.	26 478 843	28 393 345
durchschnittlich für 1 Lokomotive . .	24 653	25 954
Nutzkilometer.	26 238 660	28 164 580
durchschnittlich für 1 Lokomotive . .	24 419	25 932
Wagenachskilometer:		
von Personenwagen	173 874 623	186 833 601
„ Gepäck-, Heiz- und Güterwagen .	749 068 657	798 178 238
„ Bahnpostwagen	29 924 657	31 760 113
zusammen	952 867 937	1 015 771 952
für 1 km Betriebslänge	208 409	218 560

Es kommen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge:

in 1888: 5 230 Zugkm, durchschnittlich auf 1 Tag 14,33,
 „ 1889: 5 470 „ „ „ 1 „ 14,99.

Die Zahl der abgefertigten Züge betrug:

in 1888 428 852,
 „ 1889 463 863.

mit einer Durchschnittsstärke von 40 Achsen.

An Tonnenkilometern sind geleistet:	1888	1889
überhaupt	6 257 956 541	6 727 629 139
durchschnittlich für 1 Betriebskm	1 368 694	1 447 558
„ „ 1 Nutzkkm	239	239

Auf der 5,17 km langen Schmalspurbahn Eichstätt (Bahnhof) bis Eichstätt (Stadt) wurden in 1889 geleistet:

5 866 Fahrten (5 786 im Vorjahre),
 29 254 Lokomotivkm . . . (28 922 „ „),
 213 268 Wagenachskm . . (203 900 „ „).

Die Kosten der Zugkraft betrugen durchschnittlich:

	1888	1889
für 1000 Nutzk ^m M	490	498
„ 1000 Wagenachsk ^m „	13,52	13,83

4. Verkehrsergebnisse.

1. Vollspurige Bahnen:

a) Personenverkehr¹⁾ in 1889:

	Insgesamt	Davon kommen auf			
		I.	II.	III.	Militär
		Klasse			I./III. Kl.
Beförderte Personen . . Anzahl	21 718 413 (20 409 574)	0,80 % (0,62) „	9,72 % (10,41) „	86,80 % (86,06) „	2,48 % (2,49) „
Geleistete Personenkm . . km	788 779 250 (757 978 974)	2,66 „ (2,68) „	21,36 „ (23,05) „	70,64 „ (69,15) „	5,14 „ (5,12) „
Durchschnittl. Fahrt einer Person „	36,32 (37,14)	161,91 (160,90)	80,34 (82,28)	29,36 (29,42)	64,59 (65,66)
Gesamteinnahme:					
überhaupt M	27 764 463 (27 012 005)	6,40 % (6,42) „	32,35 % (34,30) „	59,03 % (57,09) „	2,22 % (2,19) „
für 1 Person „	1,28 (1,29)	13,73 (13,75)	4,25 (4,36)	0,87 (0,88)	0,99 (1,00)
„ 1 Personenkm . . M	8,52 (8,56)	8,48 (8,54)	5,28 (5,30)	2,94 (2,94)	1,32 (1,32)

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr ergaben:

	1888	1889
überhaupt M	28 377 832	29 221 317
in Prozenten der Gesamteinnahmen . pCt.	29,36	28,47
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . M	6 236	6 316
„ 1000 Achsk ^m der Personen- und Ge- päckwagen „	124	120

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1888.

b) Güterverkehr in 1889:¹⁾

	Zusammen	Davon kommen auf:				
		Eil- und Express- gut	Fracht- gut	sonstige Güter	über- haupt	Dienst- sendun- gen
Beförderte Tonnenzahl t	11 912 527 (10 950 184)	0,59 $\frac{0}{0}$ (0,63) "	96,33 $\frac{0}{0}$ (96,37) "	3,12 $\frac{0}{0}$ (3,00) "	93,60 $\frac{0}{0}$ (93,36) "	6,40 $\frac{0}{0}$ (6,64) "
Geleistete Tonnenkm tkm	1 664 996 720 (1 539 839 344)	0,62 " (0,72) "	97,55 " (97,49) "	1,83 " (1,79) "	92,96 " (92,66) "	7,04 " (7,34) "
Durchschnittl. Fahrt einer Tonne. . . km	139,77 (140,58)	146,18 (159,18)	140,70 (141,16)	—	138,42 (139,52)	153,70 (155,30)
Einnahme:						
überhaupt „	69 028 895 (63 819 171)	3,11 $\frac{0}{0}$ (3,55) "	93,84 $\frac{0}{0}$ (93,50) "	3,05 $\frac{0}{0}$ (2,95) "	100,00 $\frac{0}{0}$ (100,00) "	—
für 1 t . . . "	6,19 (6,24)	32,35 (35,25)	6,04 (6,06)	—	6,19 (6,24)	—
„ 1 tkm . . „	4,46 (4,47)	22,27 (22,14)	4,29 (4,29)	—	4,46 (4,47)	—

Die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr (einschließlich der Nebengebühren) betrug:

		1888	1889
überhaupt „	„	65 106 961	70 413 580
in Prozenten der Gesamteinnahme . . .	pCt.	67,35	68,60
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge . .	„	14 240	15 151
„ 1000 Achskm der Güterwagen . . .	„	94	95

II. Schmalspurige Lokalbahn (Eichstätt [Bhf.]—Eichstätt [Stadt]).

		1888	1889
Gesamteinnahme „	„	35 119	41 531
Anzahl der beförderten Personen	„	61 193	64 715
„ „ geleisteten Personenkm	„	293 236	309 106
Gewicht der beförderten Güter ²⁾	t	9 579	13 680
Anzahl der geleisteten Tonnenkm ²⁾	tkm	49 113	69 768
Einnahme: aus Personenverkehr	„	17 124	18 106
„ Güterverkehr	„	17 575	23 006

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1888.

²⁾ Ohne Regiesendungen.

Bezüglich der Gesamttransporteinnahmen ergeben sich nachstehende Durchschnittszahlen:

		1888	1889
Tageseinnahme	„	255 519	273 086
auf 1 km Betriebslänge	„	20 431	21 423
In Prozenten kommen:			
auf internen Verkehr	pCt.	47,65	47,12
„ Wechsel- „	„	40,74	41,76
„ Transit- „	„	11,61	11,12
Nach den Transportgattungen entfallen:			
auf Personen	pCt.	28,90	27,87
„ Gepäck	„	1,41	1,41
„ Thiere	„	1,76	1,87
„ Güter	„	67,93	68,85

An Gütern sind befördert:		No. des Güter- verzeich- nisses	1888	1889
			Tonnen	
überhaupt			8 366 111	9 235 849
Davon kommen auf:				
Steinkohlen und Kokes	60	1 735 719 ¹ / ₂	1 911 655	
Holz (europäisches)	31	1 493 976 ¹ / ₂	1 643 008	
Gebrannte Steine u. dgl.	59	906 166	985 661 ¹ / ₂	
Getreide	28	824 222	860 604	
Braunkohlen	6	625 078 ¹ / ₂	834 576	

Von der Gesamtgewichtsmenge entfallen:

	1888	1889
Tonnen		
auf Binnenverkehr (Versand und Empfang) .	3 434 442 ¹ / ₂	3 761 124
„ Wechselverkehr (desgl.) .	4 931 668 ¹ / ₂	5 474 725
zusammen	8 366 111	9 235 849

5. Finanzielle Ergebnisse der vollspurigen Bahnen.

Es betragen:	1888		1889	
	Im Ganzen M	in pCt.	Im Ganzen M	in pCt.
Betriebseinnahmen:				
aus Personen- und Gepäck- verkehr	28 395 372,59	29,34	29 239 840,56	28,47
„ Güterverkehr	65 124 539,13	67,35	70 436 587,91	68,59
„ sonstigen Einnahmen . .	4 433 629,56	3,99	4 261 481,67	2,94
zusammen	97 953 541,28	—	103 937 810,13	—
Betriebsausgaben:				
im Ganzen	51 994 793,22	—	55 160 151,63	—
Davon kommen:				
auf allgemeine Verwaltung .	—	9,62	—	9,83
„ Bahnverwaltung	—	23,38	—	23,26
„ Transportverwaltung . .	—	67,00	—	66,91
Ueberschufs:				
überhaupt	45 958 748,06	—	48 777 658,45	—
in pCt. der Einnahme	—	46,92	—	46,93
„ „ „ durchschnittl. Baukosten	—	4,74	—	4,97
auf 1 km durchschnittliche Eigenthumslänge	9 926	—	10 366	—

Die reinen (eigentlichen) Betriebseinnahmen und Ausgaben stellen sich (nach den Abzügen):

	1888	1889
an Einnahmen auf Mk.	96 702 583,70	102 692 852,10
„ Ausgaben überhaupt „	50 762 263,66	53 966 686,10
„ „ in Prozenten der Einnahme pCt.	52,49	52,56

Von den reinen Betriebseinnahmen und Ausgaben entfallen:

	1888		1889	
	Einnahme	Ausgabe	Einnahme	Ausgabe
	M.	M.	M.	M.
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge	21 126	11 090	22 071	11 599
„ 1 000 NutzkM	3 681	1 933	3 642	1 914
„ 1 000 WagenachskM	101	53	101	53
„ 1 Tag	264 215	138 695	281 350	147 864

Die persönlichen Ausgaben (Besoldungen und sonstige persönliche Ausgaben) betrugen:

	1888	1889
in Prozenten der Gesamtausgabe pCt.	54,99	54,32
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . Mk.	6 145	6 342
„ 1 000 NutzkM „	1 071	1 047
„ 100 000 WagenachskM „	2 952	2 904
„ 100 000 Mk. eigentliche Betriebseinnahme „	29 090	28 722

6. Unfälle beim Eisenbahnbetriebe.

Es ereigneten sich:

	1888		1889	
	Ueberhaupt	davon in Stationen	Ueberhaupt	davon in Stationen
Entgleisungen	39	24	43	25
Zusammenstöße	18	18	28	26
Sonstige Unfälle	242	183	221	170
zusammen	299	225	292	221

Bei sämtlichen Fällen verunglückten:

in 1888: 263 Personen, davon getödtet 38 Personen,
 „ 1889: 289 „ „ „ 56 „ .

Durch Selbstmord bzw. Selbstmordversuch verunglückten:

in 1888: 9 Personen, davon getödtet 9 Personen,
 „ 1889: 11 „ „ „ 9 „ .

Von den verunglückten Personen waren:

	1888		1889	
Reisende	10, davon	1 getödtet	29, davon	11 getödtet
Bahnbeamte und Bahn- arbeiter	214, „	16 „	228, „	26 „
Sonstige Personen . . .	39, „	21 „	32, „	19 „
zusammen	263, davon	38 getödtet	289, davon	56 getödtet

Durchschnittlich kommen:

	1888		1889	
	Tö- dungen	Verle- tzungen	Tö- dungen	Verle- tzungen
a) bei den Reisenden:				
auf je 1 000 000 Reisende	0,05	0,44	0,51	0,93
„ „ 1 000 000 durchfahrene Per- sonenkilometer	—	0,01	0,01	0,02
b) bei den Bahnbeamten und Bahn- arbeitern im Dienste:				
auf je 1 000 000 durchfahrene Zug- kilometer	0,67	7,74	1,02	7,95
auf je 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art	0,02	0,19	0,03	0,20

Von der Gesamtzahl der verunglückten Personen treffen in 1889:

auf je 1 000 000 durchfahrene Zugkilometer . . . 11,37,
 „ „ 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art . . 0,28.

7. Personalbestand.

Beim Eisenbahnbetriebe waren thätig (ohne Tagelöhner und Werkstattarbeiter):

	Ende 1888				Ende 1889			
	prag-	status-	nicht	Zu-	prag-	status-	nicht	Zu-
	matische	mäßige	status-	sam-	matische	mäßige	status-	sam-
	Personen				Personen			
1 General-								
direktor . .	1	—	—	1	1	—	—	1
beim Eisen-								
bahnneubau .	51	119	111	281	52	118	118	268
beim Eisen-								
bahnbetrieb .	913	10 595	1 220	12 728	926	10 710	1 887	13 523
zusammen	965	10 714	1 331	13 010	979	10 828	2 005	13 812

Der Aufwand an Gehalt und Nebenbezügen des Eisenbahnpersonals bezifferte sich:

in 1888 auf . .	21 639 463 „
„ 1889 „ . .	22 183 434 „

8. Betriebsergebnisse der Vizinal- und Lokalbahnen.

	1888		1889	
	Vizinal-	Lokal-	Vizinal-	Lokal-
	bahnen		bahnen	
Betriebslänge am Jahres-				
schluß km	167,30	¹⁾ 316,49	167,30	¹⁾ 316,49
Gesamtbauaufwand . „	15 455 611	15 660 348	15 455 611	16 338 398
Einnahme „	887 096	836 458	972 720	1 142 437
Ausgabe „	573 241	368 884	595 781	510 164
Beförderte Personen . Anzahl	642 719	567 239	688 295	783 964
„ Güter t	355 756	285 981	396 549	348 572

Schlußbemerkung.

Um einen Ueberblick über die Entwicklung des bayerischen Staatsbahnnetzes seit 1880 zu geben, sind nachstehend die Hauptbetriebsergebnisse zusammengestellt:

¹⁾ Einschl. der gepachteten (7,50 km langen), von der Herzogl. Sachsen-Meiningerischen Regierung gebauten Strecke Ludwigstadt—Lehesten.

	1880	1885	1886	1887	1888	1889
Mittlere Betriebslänge . . . km	4 167,13	4 352,17	4 416,38	4 508,67	4 577,38	4 652,71
Bankkosten . . . M	904 678 090	963 988 963	969 167 371	963 922 272	977 771 959	984 739 638
Gefahrene Nutz-kilometer Anzahl	20 208 684	22 596 577	23 268 138	24 550 426	26 267 543	28 193 834
Beförderte Personen Anzahl	17 708 438	18 425 299	19 206 481	19 737 116	20 471 357	21 783 777
Beförderte Güter ¹⁾ t	6 462 900	7 966 206	8 167 828	9 239 626	10 232 266	11 163 257
Roheinnahme für 1 Betriebskm . M	19 424	19 264	19 553	20 522	21 838	22 783
Rohausgabe . . . "	11 732	11 225	11 178	11 400	12 049	12 532
Reineinnahme . . "	7 692	8 039	8 375	9 122	9 789	10 251
Verzinsung des Baukapitals . . pCt.	3,70	3,83	4,00	4,40	4,74	4,87
Verhältniß von Ausgabe/Einnahme pCt.	57,91	55,59	54,40	52,64	52,49	52,55

¹⁾ Einschl. des Gewichts für Fahrzeuge, Vieh und Leichen.

Die Eisenbahnen in Australien.¹⁾

Im Anschlusse an die Mittheilungen dieser Zeitschrift, Jahrgang 1890 S. 118 u. ff., betreffend die Kolonien Queensland und Neuseeland, folgen nachstehend Angaben über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen der übrigen australischen Kolonien Victoria, Tasmanien, Neusüd-wales, West- und Südastralien für die Jahre 1888 und 1888/89, sowie für die Kolonien Neu-Süd-Wales und Neuseeland für das Betriebsjahr 1889/90.

1. Kolonie Victoria.²⁾

Am 30. Juni 1889 waren 2 199 $\frac{1}{2}$ engl. Meilen (3 539 km) Eisenbahnen im Betriebe und 363 $\frac{1}{4}$ engl. Meilen (584 km) im Bau. Die Gesamtausgabe für Eisenbahnanlagen bezifferte sich bis dahin auf 31 189 516 £³⁾, von welchem Betrage 29 048 670 £ auf die im Betriebe befindlichen Bahnen entfallen. Das Anlagekapital der im Betriebe befindlichen Strecken verzinste sich in 1888/89 mit 4,01 pCt. gegen 3,79 pCt. im Vorjahre.

Die wesentlichsten statistischen Angaben für das Betriebsjahr 1888/89 gegenüber 1887/88 sind nachstehend zusammengestellt:

	1. Juli bis 30. Juni	
	1887/88	1888/89
Betriebslänge am Schlusse des Betriebsjahres		
engl. Meilen	2 017 $\frac{3}{4}$	2 199 $\frac{1}{2}$
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	1 947 $\frac{1}{4}$	2 143 $\frac{3}{4}$

¹⁾ Vergl. Archiv 1889 S. 565 u. ff.

²⁾ Victorian Railways. Report of the Victorian Railway Commissioners for the year ending 30. June 1889. Presented to both houses of parliament pursuant to the act 47 Victoria No. 767. Melbourne.

³⁾ Im Vorjahre 28 212 064 £.

		1. Juli bis 30. Juni	
		1887/88	1888/89
Verwendetes Baukapital	£	28 212 064	31 180 517
" " auf die Betriebs- meile	"	13 981	14 180
Gesamteinnahme	"	2 756 049	3 110 140
Ausgabe	"	1 753 019	1 945 837
Ueberschuß	"	1 003 030	1 164 303
Verzinsung des Gesamtbaukapitals . .	pCt.	3,56	3,73
" " verwendeten Baukapitals .	"	3,79	4,01
Beförderte Personen	Anz.	55 911 394	68 904 427
" Güter (einschl. Vieh)	t	3 564 042	4 160 126
Geleistete Zugmeilen	engl. Meilen	9 082 312	10 680 743
Von der Einnahme entfallen:			
auf Personenverkehr	£	1 397 050	1 668 541
" Güterverkehr	"	1 358 999	1 441 599
Auf die Betriebsmeile (engl.) kommen durchschnittlich:			
an Roheinnahme	"	1 415	1 451
" Ausgabe	"	900	907
Auf die Zugmeile (engl.) entfallen:			
an Roheinnahme	d	72,83	69,88
" Ausgabe	"	46,32	43,72
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme	pCt.	63,61	62,66
Betriebsmittel:			
Lokomotiven im Betriebe	Stck.	364	382
" " Bau	"	33	79
Personenwagen im Betriebe	"	819	900
" " Bau	"	86	112
Güterwagen im Betriebe	"	6 242	6 099
" " Bau	"	42	1 965
Sonstige Wagen im Betriebe	"	349	350
" " " Bau	"	—	65

Die Gesamtausgabe vertheilt sich, wie folgt, auf die einzelnen Verwaltungszweige:

	1887/88		1888/89	
	für die Zugmeile	in pCt. der Ein- nahme d %	für die Zugmeile	in pCt. der Ein- nahme d %
für Bahnunterhaltung	9,23	12,68	9,16	13,10
„ Lokomotivdienst	13,13	18,03	14,06	20,11
„ Personen- und Güterwagen	3,00	4,12	2,63	3,76
„ Vergütungen (Compensation) . . .	3,77	5,17	0,50	0,71
„ Verkehrsdienst	15,34	21,07	15,60	22,33
„ Allgemeynkosten	1,85	2,54	1,78	2,55
zusammen	46,32	63,61	43,72	62,56

Die Betriebsergebnisse würden sich in 1888/89 noch günstiger gestalten haben, wenn nicht verschiedene außerordentliche Ausgaben eine Verminderung der Reineinnahme um etwa 190 000 £ herbeigeführt hätten. So ist in Folge des Ansstandes der Kohlenarbeiter in Newcastle eine Mehrausgabe für Feuerung in Höhe von 37 827 £ entstanden. Ferner wurden auf einzelnen Linien die früheren leichten Schienen durch schwerere (75 *tt*) Stahlschienen ersetzt, was eine Ausgabe von 23 682 £ verursachte. Zur Hebung landwirthschaftlicher Interessen wurde die Fracht für verschiedene Güter herabgesetzt, wodurch eine Mindereinnahme von etwa 50 000 £ hervorgerufen ist. Außerdem bezifferte sich die Zinseneinbuße für die noch nicht eröffneten Baustrecken auf 80 000 £.

Zu dem Prozentverhältnisse zwischen Ausgabe und Einnahme wird bemerkt, daß, wenn nicht erhebliche Tarifiermäßigungen gewährt und damit eine Art Dividende gezahlt worden wäre, die Roheinnahme sich in 1888/89 auf 3 310 140 £ und der Betriebskoeffizient auf 58¼ pCt. (statt 62,56 pCt.) gestellt haben würde.

2. Kolonie Tasmanien.

Dasselbst waren am Jahresschluß 1887

im Ganzen 318 engl. Meilen (512 km) Eisenbahnen im Betrieb,
darunter 148 „ „ (238 „) Staatsbahnen.

	am 31. Dezember	
	1886	1887
	Gesamtnetz (darunter Staatsbahnen)	
Betriebslänge am Jahresschluss engl. Meilen	303 (133)	318 (148)
Verwendetes Baukapital £	2 213 781 (872 332)	2 318 482 (976 957)
„ „ auf die engl. Meile „	7 306 (6 558)	7 291 (6 601)
Gesamteinnahme „	131 935 (45 924)	140 224 (53 954)
Ausgabe „	114 706 (37 917)	126 250 (49 608)
Ueberschufs „	17 229 (8 007)	13 974 (4 346)
„ in Prozenten des Baukapitals pCt.	0,77 (0,90)	0,60 (0,44)
Beförderte Personen Anz.	536 893 (193 829)	596 691 (246 265)
„ Güter t	— —	131 282 (68 113)
Geleistete Zugmeilen engl. Meilen	— —	694 567 (295 432)
Auf die Zugmeile (engl.) kommen:		
an Einnahme d	53,86 (49,10)	48,45 (43,8)
„ Ausgabe „	46,82 (40,60)	43,62 (40,3)
Verhältnifs der Ausgabe zur Einnahme pCt.	86,9 (82,6)	90,6 (92,7)
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	33 (17)	39 (23)
Wagen aller Art „	704 (302)	849 (542)

3. Kolonie Neu-Süd-Wales.¹⁾

Die Länge der im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen dieser Kolonie betrug am 30. Juni 1890 2 182 engl. Meilen (3 511 km).

¹⁾ New South Wales Government Railways and Tramways. Annual Report of the Railway Commissioners for the year ending 30. June 1890.

Ueber die Betriebsergebnisse der Jahre 1888/89 und 1889/90 wird Folgendes bemerkt:

Es betrug:	30. Juni 1889	30. Juni 1890
Betriebslänge am Jahresschluss engl. Meilen	2 171	2 182
„ im Jahresdurchschnitt „	2 128	2 177
Zahl der beförderten Personen Anz.	16 086 223	17 071 945
„ „ „ Gütertonnen ¹⁾ t	3 485 839	3 788 950
Gesamteinnahme £	2 538 477	2 633 086
Gesamtausgabe „	1 634 602	1 665 835
Ueberschufs „	903 875	967 251
Verhältnifs der Ausgabe zur Einnahme pCt.	64,39	63,96
Verwendetes Baukapital (für die im Be- triebe befindlichen Linien) £	29 839 167	30 555 123
Verwendetes Baukapital für die Betriebs- meile „	13 744	14 003
Verzinsung des Anlagekapitals pCt.	3,144	2,176
Einnahme im Personenverkehr £	1 025 601	1 059 975
„ „ Güterverkehr „	1 512 876	1 573 295
Auf die engl. Zugmeile entfallen:		
an Einnahme d	79,72	78,90
„ Ausgabe „	51,34	49,91
An Betriebsmitteln waren vorhanden:		
Lokomotiven Stek.	429	439
Personenwagen „	1 085	1 064
Güterwagen „	9 060	9 304
An Zugmeilen wurden geleistet engl. Meilen	7 641 769	8 008 826
Die Zahl der beim Betriebe beschäftigten Personen betrug Anz.	10 103	11 827
Auf die engl. Betriebsmeile kommen:		
an Einnahme £	1 192,8	1 209,0
„ Ausgabe „	768,1	765,0
„ Ueberschufs „	424,7	444,0
Von den geleisteten Zugmeilen entfallen:		
auf Personenzüge engl. Meilen	3 395 670	3 581 125
„ Güterzüge „	4 246 099	4 427 701

¹⁾ Einschl. Vieh (in 1888/89 = 107 354 t und 1889/90 = 68 101 t).

Von der Ausgabe für die Zugmeile kommen:

	30. Juni 1889		30. Juni 1890	
	d	%	d	%
auf Bahnunterhaltung	13,87	27,01	13,24	26,53
„ Lokomotivkraft	16,45	32,05	15,95	31,95
„ Wagen	4,66	9,07	4,75	9,54
„ Verkehrsausgaben	13,68	26,65	13,64	27,31
„ Vergütungen	0,25	0,49	0,32	0,65
„ allgemeine Kosten	2,43	4,73	2,01	4,02
Zusammen	51,34	—	49,91	—

Bezüglich der Kohlenverschiffung von Newcastle (N. S. W.) nach australischen und anderen Hafenplätzen finden sich nachstehende Zahlen.

Es wurden im Ganzen verschifft:

in 1888/89 = 1 778 362¹⁾ t im Werthe von 954 092¹⁾ £,

„ 1889/90 = 1 896 532 t „ „ „ 990 138 „.

Hiervon entfielen:

	1888/89	1889/90
	Tonnen	
auf Victoria	686 434 ¹⁾	844 882
„ Neuseeland	132 551	160 761
„ Südaustralien	106 384	174 289
„ Tasmanien	39 809	64 954
„ Westaustralien	14 275	16 215
„ Fiji	9 098	7 397
„ Queensland	5 540	4 362
Zusammen	994 091 ¹⁾	1 272 860
Auf die außeraustralischen Plätze kommen:	784 271 ¹⁾	623 672
Darunter die Vereinigten Staaten mit .	255 516	227 970
Chili	165 146 ¹⁾	138 690
Java	54 318 ¹⁾	34 609

Als wichtiges Ereigniß für den Durchgangsverkehr ist die am 1. Mai 1890 erfolgte Eröffnung der großen Eisenbahnbrücke über den Hawkesburyfluß zu betrachten, durch welche das letzte Glied der Eisenbahnverbindung Brisbane—Sydney—Melbourne—Adelaide geschlossen wurde.

¹⁾ Neuere Angabe.

Die hierdurch in unmittelbare Verbindung mit einander versetzten Eisenbahnen haben allerdings 3 von einander abweichende Spurweiten. Die Einführung einer gleichen Spur ist ins Auge gefaßt.

Ueber die im Staatsbetriebe befindlichen Trambahnen der Kolonie finden sich nachstehende Angaben:

In 1889/90 betrug die Gesamtbetriebslänge $39\frac{1}{2}$ engl. Meilen (63,6 km), mit einem Anlagekapital von 933 614 £.

Die Roheinnahme stellte sich auf 268 962 £

„ Ausgabe „ „ „ 224 073 „

Der Reinertrag ergab 44 889 £

(gegen 21 728 „ in 1888/89).

Auf die Stadt- und Vorstadtlinien (City and Suburban Lines) kommen: $30\frac{1}{2}$ engl. Meilen (49,1 km) Betriebslänge

mit 790 555 £ Anlagekapital und 5,31 % Reinertrag, (gegen 2,56 % in 1888/89).

4. Kolonie Westaustralien.¹⁾

Am Schlusse des Jahres 1888 waren im Ganzen 188 engl. Meilen (302 km) Staatseisenbahnen im Betriebe, wovon auf das östliche Netz 133 engl. Meilen (214 km) und auf das nördliche Netz 55 engl. Meilen (88 km) entfallen. Das finanzielle Ergebniss ist im Ganzen kein günstiges, was auf den allgemeinen Niedergang des Handels in 1888 zurückzuführen ist.

Ueber die neuerdings eröffneten und die im Bau befindlichen Privatbahnen finden sich keine näheren Angaben vor.

	31. Dezember 1887			31. Dezember 1888		
	Ost- bahn	Nord- bahn	Zu- sammen	Ost- bahn	Nord- bahn	Zu- sammen
Betriebslänge am Jahresschlusse . . . engl. Meilen	116	55	171	133	55	188
„ im Jahresdurchschnitt „	116	45	161	133	55	188
Verwendetes Baukapital £	559 292	212 659	771 951	608 045	213 445	816 490
Gesamteinnahme „	38 478	2 207	40 685	35 572	2 809	37 381
Ausgabe „	39 220	4 368	43 588	39 053	4 987	44 040
Ueberschuß „	— 742	— 2 161	— 2 903	— 3 481	— 2 178	— 6 659

¹⁾ Western Australia. Report of the working of the Government Railways during the year 1887 and 1888 by the Commissioner of Railways and Engineer-in-chief. Presented to the Legislative Council by His Excellency's command. Perth 1888 und 1889.

	31. Dezember 1887			31. Dezember 1888		
	Ost- bahn	Nord- bahn	Zu- sammen	Ost- bahn	Nord- bahn	Zu- sammen
Beförderte Personen Aus.	168 529	5 127	173 656	149 175	6 087	155 212
„ Güter t	46 515	5 686	52 151	42 061	3 771	45 832
Geleistete Zugmeilen engl. Meilen	320 000	18 000	338 000	338 300	21 400	359 700
Einnahme:						
im Personenverkehr £	18 882	972	19 804	16 640	1 105	17 745
„ Güterverkehr „	19 646	1 235	20 881	18 932	1 704	20 636
Auf 1 engl. Zugmeile entfallen:						
an Einnahme d	28,30	29,43	—	25,33	31,31	—
„ Ausgabe „	29,43	58,33	—	27,71	55,99	—
Betriebsmittel:						
Lokomotiven Stck.	15	4	19	17	2	19
Personenwagen „	23	2	25	29	2	31
Güterwagen u. dergl. „	193	38	231	221	41	262

5. Kolonie Südaustralien.¹⁾

Das Staatseisenbahnnetz dieser Kolonie umfasste am 30. Juni 1889 eine Betriebslänge von 1 543 engl. Meilen (2 482 km), von denen 503 engl. Meilen (809 km) eine Spurweite von 5' 3" engl. (1,6 m) und 1 040 engl. Meilen (1 673 km) eine Spurweite von 3' 6" engl. (1,067 m) hatten. Im Bau begriffen waren 275 $\frac{1}{4}$ engl. Meilen (444 km) schmalspurige Bahnen, von welchen am 1. Oktober 1889 die Strecke von Palmerston nach Pine Creek in einer Länge von 146 engl. Meilen (235 km) eröffnet ist.

Außer den genannten Staatseisenbahnen bestehen noch in der Nähe von Adelaide einige kurze Strecken Privatbahnen mit einer Ausdehnung von 17 $\frac{1}{4}$ engl. Meilen (29 km) und der breiteren Spurweite von 5' 3" engl., über deren Betriebsergebnisse keine Nachweise vorliegen.

Der Betrag der für Eisenbahnzwecke bewilligten Anleihen stellt sich in 1888/89 auf 12 108 504 £.

Die wichtigsten statistischen Angaben für die Betriebsjahre 1887/88 und 1888/89 sind nachstehend zusammengestellt:

¹⁾ South Australia. Public Works Report. Report from the Public Works Departement for the year ending June 30. 1888. Laid before Parliament by direction of His Excellency the Governor. Adelaide 1887. Mit Eisenbahnübersichtskarte.

South Australia. Annual Report of the South Australian Railway Commissioners for the year 1888/89. Adelaide 1889. Mit Eisenbahnübersichtskarte.

	1887/88	1888/89
Betriebslänge (am Schlusse des Rechnungsjahres) ^{engl. Meilen} (km)	1 498 (2 410)	1 543 (2 482)
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt ^{engl. Meilen}	1 453	1 501 ^{1/2}
Verwendetes Baukapital (für die Betriebsstrecken) £	9 689 860	9 902 369
Verwendetes Baukapital für 1 engl. Meile "	6 451	6 418
Gesamteinnahme "	883 713	887 065
Ausgabe "	432 274	493 326
Ueberschufs überhaupt "	451 439	393 739
„ in Prozenten des verwendeten Baukapitals pCt.	4,80	4,05
Beförderte Personen Anz.	3 846 127	4 312 047
„ Güter ¹⁾ (frachtzahlende) . . . t	932 427	895 893
Geleistete Zugmeilen ^{engl. Meilen}	2 724 804	3 053 135
Einnahme im Personenverkehr £	307 369	291 766
„ „ Güterverkehr "	576 344	595 299
Auf 1 engl. Zugmeile kommen:		
an Einnahme d	77,84	69,73
„ Ausgabe "	38,07	38,78
Verhältnifs von Ausgabe zur Einnahme pCt.	48,92	55,61
Durchschnittliche Einnahme:		
für die Personenmeile d	0,95	0,92
„ „ Gütertonnenmeile "	2,34	2,10
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	179	186
Personenwagen "	284	296
Güterwagen "	4 627	4 806

Die bedeutende Vermehrung der Ausgaben in 1888/89 gegenüber 1887/88 hat ihren Grund in der Steigerung der Kohlenpreise von 20 sh 3¹/₂, d. bis auf 37 sh für die Tonne in Folge des Ausstandes der Bergarbeiter. Auch erforderte die Wiederherstellung der durch Regengüsse unterspülten Bahnstrecken eine Mehrausgabe von ungefähr 20 000 £.

Auf je 1000 Köpfe der Bevölkerung kommen in Südaustralien in 1888/89: 4¹/₂ Meilen Eisenbahn, gegen 4¹/₂ Meilen im Vorjahre.

¹⁾ Einschl. Vieh.

6. Kolonie Neuseeland.¹⁾

Nach dem vorliegenden amtlichen Eisenbahnbericht für das Jahr 1889/90²⁾ über den Betrieb des neuseeländischen Bahnnetzes ergeben sich die nachstehenden Hauptzahlen für das Betriebsjahr vom 1. April 1889 bis 31. März 1890:

	1888/89	1889/90
Betriebslänge am Jahresschluss engl. Meilen (km)	1 777 (2 859)	1 809 (2 911)
Verwendetes Baukapital ³⁾ (für die Betriebsstrecken) £	13 472 837	13 899 955
Gesamteinnahme "	997 615	1 095 569
Ausgabe "	647 045	682 787
Ueberschufs "	350 570	412 782
Verzinsung des verwendeten Baukapitals pCt.	2,6	3,0
Verhältniß der Ausgabe zur Roheinnahme "	64,86	62,82
Beförderte Personen ⁴⁾ Anz.	3 132 803	3 376 459
" Güter t	1 920 431	2 073 955
Geleistete Zugmeilen engl. Meilen	2 796 007	2 868 203
Einnahme aus dem Personenverkehr £	357 548	406 445
" " " Güterverkehr "	640 067	689 124
Auf die Zugmeile (engl.) kommen:		
an Einnahme d	85,50	91,50
" Ausgabe "	55,54	57,13
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	272	272
Personenwagen "	512	503
Güterwagen "	8 156	8 161

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 120.

²⁾ New Zealand 1890. Annual Report on the Working of Railways by the New Zealand Railway Commissioners.

³⁾ Einschl. der Baukosten für die im Bau befindlichen Strecken ergibt sich der Bauaufwand für 1888/89 = 14 875 187 £ und für 1889/90 = 15 164 758 £.

⁴⁾ Außerdem sind noch ausgegeben an Zeitkarten (season tickets) in 1888/89 = 11 817 Stück und in 1889/90 = 12 311 Stück.

	1888/89	1889/90
Von den beförderten Gütern kamen:		
auf Mineralien t	786 690	797 117
„ Getreide „	447 027	498 199
„ Holz „	160 399	172 814
„ Wolle „	78 203	91 214
„ Vieh (Rinder, Schafe, Schweine) Stck.	919 392	1 068 575

Das Beamtenpersonal bestand:

in 1888/89 aus 4 326 Bediensteten.
„ 1889/90 „ 4 537 „

Das Berichtsjahr weist eine erhebliche Steigerung des Verkehrs, namentlich für Güter und Vieh, auf. Im Personenverkehr wurden durch die Einführung neuer billiger Zeitkarten für Entfernungen bis zu 20 engl. Meilen (32 km), zum Preise von $\frac{7}{8}$ pence in erster und $\frac{1}{2}$ penny in zweiter Klasse für die engl. Meile (= 4,5 und 2,6 fl für 1 km) günstige Ergebnisse erzielt.

Es kamen an Ausgaben für die engl.	1888/89	1889/90
Zugmeile:		
auf Bahnunterhaltung d	19,99	20,26
„ Zugkraft „	13,30	13,32
„ Unterhaltung der Betriebsmittel. . „	4,76	5,62
„ Verkehrskosten „	15,19	15,27
„ Allgemeinkosten „	2,07	2,23
„ sonstige Ausgaben „	0,33	0,43
Zusammen d	55,54	57,13

Auf die Bahnmeile entfallen in 1889/90:

an Einnahme 609,61 fl (gegen 562,45 fl im Vorjahre)
„ Ausgabe 379,93 „ („ 364,80 „ „ „)

Ueber die 84 engl. Meilen (135 km) lange schmalspurige (3' 6" engl.) Privatbahn Wellington-Manawatu folgen nach den vorliegenden Jahresberichten¹⁾ die Hauptbetriebsergebnisse für 1887/88, 1888/89 und 1889/90.

Das Aktienkapital der Gesellschaft besteht zur Zeit aus 170 000 fl Stammaktien und 680 000 fl fünfprozentigen Vorzugsaktien. Die Zinsen

¹⁾ Annual Report of the Wellington and Manawatu Railway Company, Limited. March 31. 1888, 1889 und 1890. Wellington, N. Z. Mit Uebersichtskarte.

für die letzteren sind gezahlt, die Stammaktien haben keine Dividende erhalten.

		31. März		
		1886	1889	1890
Es betrug:				
die Einnahme	£	47 547	55 250	67 167
„ Ausgabe	„	18 480	20 087	23 339
Verhältniß von Ausgabe/Einnahme pCt.		38,8	36,32	34,7
Beförderte Personen ¹⁾	Anz.	122 968	133 511	208 129
„ Güter ²⁾	t	—	—	—
Geleistete Zugmeilen	engl. Meilen	148 114	137 287	131 593
Betriebsmittel:				
Lokomotiven	Stck.	8	10	10
Personenwagen	„	23	23	24
Güterwagen	„	177	178	179
Auf die engl. Zugmeile entfallen:				
an Einnahme	d	77,03	96,5	122,5
„ Ausgabe	„	29,80	35,1	42,5
Beamtenpersonal	Anz.	123	117	126
Befördert sind:		1887/88	1888/89	1889/90
an Gepäck	Stück	11 988	14 169	14 958
„ Rindvieh	„	7 790	8 502	11 093
„ Schafen	„	112 736	143 092	149 557
„ Schweinen	„	5 704	7 320	7 173
„ Wolle	Ballen	6 230	7 620	8 997
„ Getreide	t	—	899	1 002
„ Kaufmannsgütern	„	4 932	6 809	8 765
„ Erzen	„	441	2 601	9 005
„ Flachs	„	—	358	4 721
„ Brennholz	Wagenladungen	670	796	920

¹⁾ Einschließlich Karteninhaber (für 1887/88 = 202, für 1888/89 = 209, für 1889/90 = 202).

²⁾ Die bezüglichen Angaben über die Zahl der beförderten Tonnen fehlen.

Schlufsbemerkung.

Um einen Ueberblick über den zeitigen Stand des australischen Eisenbahnnetzes zu geben, sind nachstehend die Hauptbetriebsergebnisse für 1888/89 und 1889/90 für die einzelnen Kolonien übersichtlich zusammengestellt. Diese Bahnen sind durchgehend Staatsbahnen und in Staatsbetrieb befindliche Privatbahnen. Außerdem befinden sich noch an Privatbahnen in Privatbetrieb:

in Westaustralien	85 km,	Holzschleppbahnen.
„ Tasmanien	214 „	(in Händen einer englischen Gesellschaft mit staatlicher Zinsgarantie).
„ Neuseeland	148 „	
„ Südaustralien	29 „	

schen Staatseisenbahnen in 1888/89 bzw. 1889/90.

Festland			Inseln	
Queensland 31. Dezbr. 1888	Südanstralien 30. Juni 1889	Westanstralien 31. Dezbr. 1888	Tasmanien ²⁾ 31. Dezbr. 1887	Neuseeland 31. März 1890
1 931 (3 107)	1 543 (2 482)	188 (302)	318 (512)	1 809 (2 911)
215 (346)	¹⁾ 275 ^{3/4} (444)	—	—	—
12 169 238	9 902 369	816 490	²⁾ 2 318 482 (976 957)	13 899 955
6 302	6 418	—	7 291 (6 601)	7 684
843 132	887 065	37 381	140 224 (53 954)	1 095 569
507 961	493 326	44 040	126 250 (49 608)	682 787
60,25	55,61	—	90,0 (92,7)	62,32
2,75	4,05	—	0,60 (0,44)	3,0
1 689 646	4 312 047	155 212	596 691 (246 265)	³⁾ 3 376 459
794 142	895 893	45 832	131 282 (68 113)	2 073 955
3 223 127	3 053 135	359 700	694 567 (295 432)	2 808 203
62,78	69,73	—	48,45 (43,8)	91,50
37,82	38,78	—	43,62 (40,3)	57,13
203	186	19	39 (23)	272
323	286	31	849	503
3 194	4 806	262	(542)	8 161

148 engl. Meilen (238 km) Staatsbahnen. Die beigegefügt Zahlen in Klammern betreffen

Notizen.

Ergebnisse des Verkehrs auf den preussischen Staatsbahnen in den Jahren 1879/80 und 1889/90. Die nachstehenden statistischen Ziffern beziehen sich auf die Gesamtheit derjenigen Bahnen, welche im Jahre 1889/90 dem preussischen Staatseisenbahnnetz angehört haben. Sie umfassen somit bezüglich des Jahres 1879/80 auch alle diejenigen Bahnlinien, welche, damals noch im Privatbesitz, inzwischen auf den Staat übergegangen sind.

Die Zusammenstellung ergibt:

1. die Vergrößerung des Bahngebiets (durch
Neubau) um 22,4 pCt. (4378 km),
wovon der größere Theil auf Nebenbahnen entfällt;
2. die Vermehrung der Stationen um 40,6 pCt. (1058 Stat.)
3. die Vermehrung der Betriebsmittel:

		auf 1 km
a) der Lokomotiven	27,6 pCt.	5,6 pCt.
b) der Personenwagen	35,5 „	12,7 „
c) der Gepäck- und Güterwagen	30,0 „	6,4 „
4. die Vermehrung der Leistungen der Betriebsmittel:

		auf 1 Lok. (Wagen)
a) der Lokomotiven	um 60,2 pCt.	26,6 pCt.
(auf eine Lokomotive um 29 pCt.)		
b) der Personenwagen	76,2 „	37,2 „
c) der Güterwagen	53,9 „	20,9 „
5. die Vermehrung des Verkehrs:

		auf 1 km
a) der Personenkilometer	76,9 „	47,0 pCt.
b) der Gütertonnenkilometer	78,0 „	44,9 „
6. die Vermehrung der Verkehrseinnahmen:

a) im Personenverkehr	54,0 „	25,2 „
b) im Güterverkehr	57,8 „	28,4 „
7. die Verminderung der durchschnittlichen Frachtgebühr:

a) im Personenverkehr	um 12,5 pCt.
b) im Güterverkehr	11,2 „

	Betriebsjahr		1889/90 gegen 1879/80 mehr (weniger)	
	1879/80	1889/90	im Ganzen	in pCt.
Betriebslängen:				
am Ende des Jahres . . km	19 565,29	23 943,64	+	4 378,36 + 22,2
davon Nebenbahnen . . "	2 961,59	5 890,38	+	2 928,79 + 99,5
Zahl der Stationen:				
im Ganzen Stck.	2 609	3 667	+	1 058 + 40,6
davon auf je 10 km . . "	1,3	1,5	+	0,2 + 15,1
Bestand der Betriebsmittel:				
der Lokomotiven . . . Stck.	7 145	9 118	+	1 973 + 27,6
auf je 10 km Durchschn. "	3,6	3,81	+	0,21 + 5,6
der Personenwagen . . "	10 785	14 597	+	3 812 + 35,1
auf je 10 km Durchschn. "	5,5	6,3	+	0,7 + 12,7
der Gepäck- und Güterwagen "	147 396	191 686	+	44 290 + 30,0
auf je 10 km Durchschn. "	75,3	80,1	+	4,8 + 6,4
Leistungen der Betriebsmittel:				
a) der Lokomotiven:				
Zugkm (auf eigener Bahn) im Ganzen	118 566 809	188 382 469	+	69 815 660 + 58,9
auf je 1 km mittlerer Betriebslänge	6 184	7 976	+	1 792 + 29,0
Nutzkm der eigenen Lokomotiven	124 530 215	199 559 482	+	75 029 267 + 60,3
auf je 1 Lokomotive durchschnittlich	17 586	22 270	+	4 684 + 26,6
b) der Wagen:				
Achskm der eigenen Personenwagen	808 706 651	1 425 294 326	+	616 587 675 + 76,3
auf je 1 Achse durchschnittl.	31 723	43 585	+	11 812 + 37,2
Achskm der eigenen Gepäckwagen	285 253 676	454 259 517	+	169 005 841 + 59,3
auf je 1 Achse durchschnittl.	40 756	50 167	+	9 411 + 23,1
Achskm der eigenen Güterwagen	4 263 827 109	6 563 414 411	+	2 299 587 302 + 53,9
auf je 1 Achse durchschnittl.	14 579	17 633	+	3 054 + 20,9

	Betriebsjahr		1889/90 gegen 1879/80 mehr (weniger)	
	1879/80	1889/90	im Ganzen	in pCt.
Achskm sämtlicher eigener Wagen	5 357 787 436	8 442 968 254	+ 3 085 180 818	+ 57,6
auf je 1 Achse durchschnittl.	16 4 ⁸	20 393	+ 3 905	+ 23,7
Achskm der eigenen und fremden Wagen (einschl. der Postwagen)	5 362 627 236	8 555 553 034	+ 3 192 925 798	+ 59,3
auf je 1 km mittlerer Betriebslänge	279 683	362 251	+ 82 568	+ 29,5
Personenverkehr:				
Personenkm Anz.	3 790 674 849	6 706 420 811	+ 2 915 745 962	+ 76,9
auf je 1 km mittlerer Betriebslänge	197 704	290 608	+ 92 904	+ 47,0
auf je 1 Wagenachse	148 701	204 845	+ 52 211	+ 35,1
Platzkm	15 927 205 000	26 804 377 819	+ 10 877 172 819	+ 68,3
durchschnittliche Benützung der vorhandenen Plätze . pCt.	23,8	25,0	+ 1,2	+ 5,0
Güterverkehr:				
Tonnenkm (Nettolast) . Anz.	8 905 568 754	15 855 996 404	+ 6 950 427 650	+ 78,0
auf je 1 km Betriebslänge	465 020	673 787	+ 208 767	+ 44,9
auf je 1 Güterwagenachse	30 453	42 598	+ 12 145	+ 39,8
durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen pCt.	45,90	49,29	+ 3,39	+ 7,4
Betriebsergebnisse.				
Einnahmen.				
a) Personen- und Gepäckverkehr M	138 055 893	212 544 758	+ 74 488 865	+ 54,0
auf je 1 Personenkm S	3,53	3,09	- 0,44	- 12,5
auf je 1 km mittlerer Betriebslänge M	7 359	9 210	+ 1 851	+ 25,2
b) Güterverkehr M	3-2 763 169	604 054 648	+ 221 291 479	+ 57,3
auf je 1 tkm S	4,29	3,81	- 0,48	- 11,2
auf je 1 km mittlerer Betriebslänge M	19 9-7	25 669	+ 5 682	+ 28,4

Der Staat und die Eisenbahnen. Unter diesem Titel ist in Schweden soeben ein Buch¹⁾ erschienen, welches als eine Vervollständigung des im Archiv für 1887, Seite 349, in dem Aufsätze „Die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in Schweden“ erwähnten Ausschufsberichtes anzusehen ist. Dem in genanntem Berichte bezüglich der Verstaatlichung der Privatbahnen gemachten Vorschlage ist während der Zeit, welche seit der im Jahre 1886 erfolgten Berichterstattung verflossen ist, seitens der schwedischen Regierung keine Folge geleistet worden. Der Verfasser der vorliegenden Arbeit, C. R. Troilius, welcher als Protokollführer des Ausschusses angestellt war, ist der Meinung, daß der Vorschlag des Ausschusses, abgesehen von den im Berichte angeführten Gründen, mehr Aufmerksamkeit verdienen dürfte, als ihm bisher zu Theil geworden ist. Er glaubt, daß zahlreichen politischen und wirthschaftlichen Schwierigkeiten vorgebengt werden könne, wenn man rechtzeitig auch in Schweden die Erfahrungen sich zu Ntze mache, welche andere Länder meistens mit großen Opfern erkaufte haben, um die Frage zu lösen, ob Staats- oder Privatbahnen die gesunde Entwicklung des Staates mehr fördern. Er hebt hervor, daß es sich hier nm ein vaterländisches Ziel handelt, welches wohl verdient, von allen denen, welche auf eine Lösung Einflufs haben können, in Erwägung gezogen und gefördert zu werden.

Nach einer kurzen Darstellung der Gründe, aus welchen der fragliche Bericht in so knapper Form abgefaßt wurde, theilt er mit, daß seine Abhandlung als eine Bearbeitung des Materials anzusehen ist, welches dem ursprünglichen Vorschlage der Ansschufsabthcilung zu Grunde gelegen hat. Die Arbeit behandelt also die folgenden, im Berichte nur angedeuteten Fragen:

- die bisherigen Wirkungen der Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern, besonders in England;
- die Motive, welche für die Beschlüsse betreffs Ankauf für Rechnung des Staates in Deutschland und anderen Ländern bestimmend gewesen sind;
- das Vorgehen bei Abschluß von Verträgen über Ankauf von Privatbahnen in Deutschland für Rechnung des Staates;
- sowie endlich einige hierher gehörende statistische Aufgaben.

Die Darstellung der Eisenbahnverstaatlichungsfrage in den verschiedenen grösseren Ländern Europas ist laut Angabe des Verfassers, auf die Arbeiten von Cohn, v. d. Leyen, Ulrich u. s. w., sowie auf Aufsätze im

¹⁾ Der schwedische Titel lautet „Staten och jernvägarne. En studie, utgifven på bekostnad of allmänne medel, af C. R. Troilius.“ Stockholm 1890.

Archiv gegründet und kann also hier als den Lesern des Archivs bekannt übergangen werden. Der hier zum ersten Male bearbeitete Abriss des schwedischen Konzessionswesens (Seite 152—218), welches gleichzeitig als ein Stück Geschichte des Zustandekommens des schwedischen Privateisenbahnnetzes anzusehen ist, dürfte dagegen von einigem Interesse sein. Aus dieser Darstellung geht hervor, wie anfangs, als es sich nur um kürzere, hier und da im Lande angelegte, unter einander nicht in Verbindung stehende Bahnstrecken handelte, die Konzessionsbedingungen ziemlich einfach waren, wie sie sich aber allmählich, als ein Glied nach dem anderen hinzukam, verwickelten, indem mehr und mehr Verhältnisse bei Ertheilung der Konzessionen in Betracht gezogen werden mußten. Die Stärke sowie die Schwäche des schwedischen Konzessionswesens beruht darauf, daß die Erlasse, welche einzelnen Personen oder Gesellschaften das Recht einräumten, Eisenbahnen anzulegen und dem Betriebe zu übergeben, auf rein administrativen Vorschriften beruhen. Hierdurch — und darin liegt der Vortheil — ist es möglich gewesen, die Konzessionsbedingungen den in jedem Falle gegebenen Verhältnissen anzupassen. Ein solches System aber leidet in verschiedenen Hinsichten an einer bedeutenden Schwäche, nicht bloß von theoretischem Gesichtspunkte aus, sondern auch in rein praktischer Hinsicht. Freilich ist es wahr, daß wenigstens in den nach 1870 ertheilten Konzessionen so große Rechte dem Staate zugesichert sind, daß er bei vollem Gebrauche derselben ausreichende Mittel in der Hand hat, um das öffentliche Interesse an dem Eisenbahnwesen zu überwachen und zu fördern. Jedoch ist es eine Frage, ob der schwedische Staat von seinem Rechte und seiner Pflicht vollen Gebrauch machen darf, wenn es gilt, die in dem schwedischen Eisenbahnwesen sich möglicherweise geltend machenden Sonderinteressen zu bekämpfen. — Neben den Konzessionen sind in den zwischen dem Staat und einzelnen Privateisenbahnen vereinbarten Verträgen über Abschluß von Anleihen Bestimmungen aufgenommen, durch welche der Staat gegenüber diesen Eisenbahnen besondere Vorrechte erhalten hat. — Ein Konzessionsgesetz giebt es in Schweden nicht. J. L.

Wetterdienst bei den russischen Eisenbahnen. Um die Verwaltungen der russischen Eisenbahnen in den Stand zu setzen, rechtzeitig Vorkehrungen gegen Betriebsstörungen durch Schnee, heftige Regengüsse u. dergl. zu treffen, ist durch Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 9. Oktober 1890¹⁾ ein regelmäßiger Wetterdienst eingerichtet

¹⁾ Veröffentlicht in der Zeitschrift des Min. der Verkehrsanstalten vom 28. Oktober 1890.

worden. Die Eisenbahnen des weiten Reichs sind für diesen Zweck in Gruppen getheilt, für jede Gruppe ist eine Eisenbahnzentralstelle bezeichnet, welcher seitens der meteorologischen Haupt-Beobachtungsstation telegraphische Nachrichten über bevorstehende Stürme, Schneegestöber und starke Regengüsse unter Angabe des durch dieselben bedrohten Gebietes zugehen. Die betreffende Zentralstelle hat hiernach alsbald durch den Eisenbahntelegraph die Verwaltungen der in dem bedrohten Gebiete befindlichen Eisenbahnen zu benachrichtigen. Da das Eintreten von Schneeeverwehungen außer von den seitens der meteorologischen Stationen beobachteten und für ein bestimmtes Gebiet vorher zu bestimmenden Vorgängen in der Atmosphäre noch von den topographischen Verhältnissen des von der betreffenden Eisenbahn durchschnittenen Geländes bedingt wird, so sollen die örtlichen Eisenbahnbehörden Beschreibungen dieser Verhältnisse der meteorologischen Haupt-Beobachtungsstation einsenden, um letztere zu befähigen, demnächst bezüglich der bedrohten Bahnstrecken genauere Angaben machen zu können. Zu dem gleichen Zwecke sollen die Eisenbahnbehörden auch Beobachtungen über die Stärke des Schneefalls, die Beschaffenheit des Schnees, über Schneetreiben u. dergl. anstellen und das Ergebniss dieser Beobachtungen ebenfalls der meteorologischen Haupt-Beobachtungsstation mittheilen.

H. Cl.

Die Nebenbahnen in Belgien 1889.¹⁾ Nach dem Verwaltungsberichte der Société nationale des chemins de fer vicinaux²⁾ ist die Entwicklung der belgischen Nebenbahnen eine andauernd günstige.

Es waren	Von der Regierung konzessionirt	Davon	
	km	im Betriebe km	im Bau km
am 1. April 1889	764,8	467,2 (26 Linien)	297,6 (15 Linien)
„ 31. Dezember 1889	808,7	704,9 (35 Linien)	104,5 (5 Linien)

¹⁾ Vergl. die Nebenbahnen in Belgien im Jahre 1888, Archiv 1890 S. 320 ff.

²⁾ Société nationale des chemins de fer vicinaux, cinquième exercice social, année 1889. Rapport présenté par le conseil d'administration.

Von den Ende 1889 im Bau oder im Betriebe befindlichen Strecken haben

12,3 km die Spurweite von 1,435 m,	
189,3 „ „ „ „ 1,067 „	
607,1 „ „ „ „ 1,0 „	

Außer diesen Linien waren am Schlusse des Jahres 1889 für 789,9 km neuer Strecken die Vorarbeiten theils beendet, theils noch in der Bearbeitung begriffen, ferner hatte die Gesellschaft zu diesem Zeitpunkte die Genehmigung der Regierung zur Anfertigung der Vorarbeiten für weitere 122,4 km nachgesucht.

Die Gesamtlänge der im Bau und im Betriebe befindlichen, sowie der für die Ausführung in Aussicht genommenen Linien beträgt hiernach 1 721 km.

Am Schlusse des Jahres 1889 war das Baukapital für 55 Linien mit rund 1 038 km Länge bereits aufgebracht oder doch dessen Uebernahme sicher gestellt. Dasselbe beziffert sich auf 45 623 000 Fres., d. i. 43 950 Fres. für das Kilometer.

Zu dieser Summe sind beigetragen:

vom Staate	12 471 000 Fres.
von den Provinzen	12 598 000 „
„ „ Gemeinden	18 638 000 „
„ Privaten	1 921 000 „

Für die Jahre 1885—1889 stellt sich die Vertheilung des Anlagekapitals in Prozenten wie folgt:

im Jahre	Staat	Provinzen	Gemeinden	Private
1885	27,70	27,70	39,34	5,26
1886	28,33	26,95	39,96	4,76
1887	27,85	27,42	40,28	4,45
1888	27,67	27,62	40,13	4,58
1889	27,33	27,61	40,87	4,18

Die Verpachtung des Betriebes der einzelnen Strecken erfolgte, wie früher, im öffentlichen Verfahren, wo dieses ohne Ergebniss blieb, wurde mit Uuternehmern anderweit verhandelt.

Unter den Gesellschaften, welche auch im Laufe dieses Jahres zum Zwecke der Betriebsführung auf den Vizinalbahnen sich gebildet haben,

verdient eine besondere Erwähnung. Dieselbe ist gegründet zur Uebernahme des Betriebes auf der Linie Hooglede—Thielt (33 km); sie besteht aus Vertretern derjenigen Gemeinden, welche beim Bau der Strecke theiligt, also Miteigenthümer derselben sind. Es darf dieser Vorgang als ein beachtenswerther Schritt zur vollen Nutzbarmachung der Nebenbahnen bezeichnet werden, denn zweifellos ist eine solche Vereinigung, die nicht allein das pekuniäre Interesse der Bahn im Auge haben, sondern auch die Interessen der betreffenden Gemeinden als solcher zu fördern bestrebt sein wird, am geeignetsten, die Vizinalbahnen dem Bedürfnisse des betreffenden Kreises voll und ganz dienstbar zu machen.

Die wichtigsten Betriebsergebnisse der belgischen Nebenbahnen für das Jahr 1889 zeigt die auf der nächsten Seite folgende Zusammenstellung. Dazu ist zu bemerken, daß unter „Ausgabe“ der Antheil des Betriebspächters an der Einnahme, vermehrt um 200 Frs. als Generalunkosten für das Kilometer und Jahr, zu verstehen ist.

Bei den meisten Linien haben sich die Einnahmen gegen das Jahr 1888 erhöht, bei drei Strecken sind die Betriebsausgaben durch die Einnahmen nicht gedeckt.

Die Zahl der geleisteten Zugkilometer betrug im Jahre 1889: 2 485 403 gegen 2 040 498 im Jahre 1888.

Die Anzahl der eingetretenen Unglücksfälle hat sich im Verhältniß zu den geleisteten Zugkilometern erheblich vermindert.

Es wurden	verletzt		getödtet	
	1889	1888	1889	1888
Reisende	1	6	2	1
Betriebsbeamte	2	2	.	1
Sonstige Personen	8	13	6	11
zusammen	11	21	8	13

Keiner der Unglücksfälle im Jahre 1889 ist durch Entgleisungen oder Zusammenstöße herbeigeführt, vielmehr haben alle als Ursache die Unvorsichtigkeit der betroffenen Personen. Die vor der Betriebseröffnung der Nebenbahnen vielfach geäußerte Befürchtung, daß in Folge des Geräusches der fahrenden Züge die Zugthiere scheuen und dadurch Unglücksfälle herbeigeführt werden würden, haben sich nicht bewahrheitet; durch solche Vorkommnisse ist kein Unglücksfall hervorgerufen.

No.	Bahulinien	Mittlere Betriebslänge km	Zahl der Betriebs-tage	Ausgabe Frs.	Einnahme Frs.
1	Antwerpen-Hoogstraeten-Turnhout	53,03	365	197 642,38	288 308,30
2	Ostende-Nieuport-Furnes . . .	32,50	365	87 454,72	110 611,15
3	Andenne-Eghezée	19,40	365	59 459,52	75 624,21
4	Melreux-Laroche	19,84	365	45 525,75	63 335,00
5	Poix-St. Humbert	6,40	365	19 962,41	25 696,35
6	Thielt-Aeltre	18,00	365	40 255,41	33 020,45
7	Ostende-Blankenberghe	21,30	365	79 001,38	94 577,25
8	Gent-Somergem	14,35	365	42 021,05	60 369,45
9	Charleroi-Mont sur Marchienne .	3,20	365	19 225,17	25 287,10
10	Malines-Itgem	23,00	365	50 626,12	65 915,15
11	Charleroi-Lodelinsart	3,50	365	23 115,38	30 632,20
12	Charleroi-Mantigny le Tillaul . .	7,80	365	72 910,35	98 139,35
13	Brüssel-Chepdael	10,00	365	40 687,13	58 916,00
14	Wavre-Jodoigne	19,24	365	57 540,97	84 872,15
15	Andenne-Samson-Gives	13,80	365	19 451,42	26 798,40
16	Brüssel-Enghien	24,49	365	71 476,53	100 585,05
17	Spirmont-Paulsenr	8,04	365	26 332,47	41 584,10
18	Brüssel-Humbeck	13,40	109	12 148,47	14 567,55
19	Gent-Saffelaere	16,51	365	37 701,16	53 172,70
20	Huy-Warenne	25,55	365	79 179,19	157 437,60
21	Antwerpen-Merxem	4,85	365	83 540,94	110 094,58
22	Merxem-Brasschat	9,90	365	37 259,62	59 234,52
23	Merxem-Schooten	3,66	275	8 729,77	11 460,14
24	Merxem-Santvliet-Lillo	37,85	365	126 207,15	147 712,51
25	Brée-Bourg-Léopold	26,00	365	57 631,31	67 164,35
26	St. Ghislain-Hautrage	11,60	365	25 596,18	36 457,10
27	Houffalize-Bourcy	12,00	171	12 447,19	10 882,35
28	Banlieue de Mons	22,24	365	77 282,35	117 944,30
29	Deynze-Audenarde	17,80	365	31 625,48	27 755,40
30	Furnes-Ypres	36,35	170	37 227,67	53 754,10
31	Antwerpen-Santhoven-Lierre . .	27,70	62	8 642,05	12 646,10
32	Brüssel-Haecht	6,40	153	21 465,41	25 523,00
33	Thielt-Hooglede	32,66	8	1 652,51	1 700,30
zusammen und im Mittel		602,28	—	1 609 967,59	2 196 980,49

1) Wagenachskilometer.

Ueber- schuß	Verhält- niß der Ausgabe zur Ein- nahme pCt.	Ge- leistete Zug- kilo- meter	Tag der Eröffnung des Betriebes	Bahnl i n i e n
Fres.				
90 665,92	68,56	232 834	{ 15. August 1885 } { 18. " 1886 }	Antwerpen—Hoogstraeten—Turnhot.
23 156,42	79,07	155 280	{ 15. Juli 1885 } { 22. " 1886 }	Ostende—Nieuport—Furnes.
16 164,72	78,62	60 782	18. Oktbr. 1886	Andenne—Eghezée.
17 809,25	71,88	84 778	9. " 1886	Melrenx—Laroche.
5 945,94	77,04	35 245	1. " 1886	Poix—St. Humbert.
— 7 235,36	121,91	60 359	7. Dezbr. 1886	Thielt—Aeltre.
15 575,87	83,52	92 925	8. August 1886	Ostende—Blankenberghe.
18 348,40	69,61	52 743	28. Novbr. 1886	Gent—Somergem.
6 061,33	76,03	31 300	8. Juni 1887	Charleroi—Mont sur Marchienne.
15 289,03	76,40	82 254	27. " 1887	Malines—Itgem.
7 516,42	75,46	37 976	8. " 1887	Charleroi—Lodelinsart.
25 228,42	74,29	126 074	8. " 1887	Charleroi—Mantigny le Tillant.
18 222,87	69,06	43 443	8. Septbr. 1887	Brüssel—Chepdael.
27 331,18	67,90	82 828	{ 1. Oktbr. 1887 } { 15. März 1889 } { 12. Septbr. 1889 }	Wavre—Jodoigne.
7 346,90	72,56	46 785	8. Oktbr. 1887	Andenne—Samson—Gives.
29 108,52	71,06	122 559	{ 1. Februar 1888 } { 22. Novbr. 1888 }	Brüssel—Enghien.
15 251,63	68,32	28 631	9. Dezbr. 1887	Spirmont—Pansleur.
2 419,08	83,39	16 988	14. Septbr. 1889	Brüssel—Hnmbeck.
20 471,54	64,81	73 264	6. Mai 1888	Gent—Saffelaere.
78 257,81	50,29	99 726	6. " 1888	Huy—Warenne.
26 553,64	75,88	1) 265 538	15. Juli 1887	Antwerpen—Merxem.
21 974,90	62,90	48 660	20. Juli 1887	Merxem—Brasschat.
2 730,37	76,18	13 690	1. April 1889	Merxem—Schooten.
22 506,36	84,09	142 499	{ 4. Septbr. 1887 } { 1. Oktbr. 1888 }	Merxem—Santvliet—Lillo.
9 533,04	86,81	89 955	9. Januar 1888	Brée—Bourg—Léopold.
10 860,92	70,31	45 008	1. Mai 1888	St. Ghislain—Hantrage.
— 1 564,54	114,38	19 809	14. Juli 1889	Houffalize—Bourey.
40 711,35	65,48	107 946	{ 17. Dezbr. 1887 } { 8. Juni 1889 }	Banlieue de Mons.
— 3 870,08	113,88	62 507	14. Oktbr. 1888	Deynze—Andenarde.
16 520,43	69,26	67 821	15. Juli 1889	Farnes—Ypres.
4 004,35	68,34	17 247	31. Oktbr. 1889	Antwerpen—Santhoven—Lierre.
4 067,52	84,10	35 372	1. August 1889	Brüssel—Haecht.
47,39	97,21	2 647	24. Dezbr. 1889	Thielt—Hooglede.
587 012,90	73,28	2 455 407		

Die anatolische Eisenbahn (Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie). Am 9. Juni 1890 ist die erste Theilstrecke der Linie Ismidt—Angora dem Betrieb übergeben worden, welche über Sabandja (20 km) bis Adabazar (40 km) führt. Die Länge der jetzt im Betrieb befindlichen Strecke Haidarpascha—Ismidt—Adabazar beträgt danach 134 km.¹⁾ Weitere 60 km bis Lefké hofft man binnen Kurzem dem Betriebe übergeben zu können.

Nach Eröffnung der neuen Theilstrecke bis Adabazar haben die Gesamteinnahmen der Bahn erbracht:

Fres. 100 934	im Juni . .	1890	gegen Fres. 80 582	} im gleichen Monat des Vorjahres.
„ 110 970	„ Juli . .	1890	„ „ 80 136	
„ 135 267	„ August .	1890	„ „ 90 039	
„ 153 200	„ September	1890	„ „ 94 793	

Von den beiden Stationen Sabandja und Adabazar allein wurden in der Zeit vom 9. Juni bis 30. September 1890 befördert: 4293 t.

wovon auf die Ansfuhr . . 3631 t.
auf die Einfuhr . . 662 t entfielen.

Die Einfuhr umfaßt alle die zahlreichen Artikel, welche vom Auslande überhaupt nach der Türkei zu gelangen pflegen. Von der Ausfuhr auf der neuen Strecke in der Zeit vom 9. Juni bis 30. September nimmt die erste Stelle ein: Getreide mit 2272 t, es folgt Obst (Kirschen, Aepfel, Birnen) mit 342 t, Kartoffeln mit 331 t, Knoblauch mit 303 t, Wassermelonen mit 64 t, Häute mit 44 t, Geflügel mit 20 t, Seidenkokons mit 10 t.

Mit der Entwicklung des Verkehrs auf der neuen Strecke Ismidt—Sabandja—Adabazar hat auch der Verkehr auf der Strecke Haidarpascha—Ismidt sich bedeutend gehoben; so wurden auf der letzteren im September 1890 allein 3000 t mehr als im gleichen Monat des Vorjahres abgefertigt.

Gleich günstig gestaltete sich der Personenverkehr; auf der neuen Theilstrecke wurden mehr als 5000 Personen monatlich befördert, und im Vorortsverkehr wurden seit Eröffnung der neuen Linie in den Monaten Juni, Juli, August durchschnittlich je 2000 Personen mehr befördert, als in den betreffenden Monaten des Vorjahres. — Durch diese Ergebnisse hat sich die Verwaltung der Bahn ermuthigt gefühlt, auch der Frage eines Ausbaues der Linie in der Richtung nach Sontari näher zu treten, und hat

¹⁾ Vergl. Archiv 1882 S. 292 f.

bereits mit Genehmigung der Regierung die erforderlichen Vorstudien begonnen.

Der Betrieb der Eisenbahnen Egyptens weist für die Jahre 1888 und 1889¹⁾ folgende Ergebnisse auf:²⁾

	1888	1889
Betriebslänge: engl. Meil. (km)	944 ³⁾ (1 519)	946 (1 522)
Doppelgeleisig waren "	(263)	(263)
Einnahme:		
aus dem Eilverkehr £ E. ⁴⁾	420 192 (= 33,1 %)	423 718 (= 32,6 %)
" " Frachtverkehr "	802 204 (= 63,2 %)	817 865 (= 62,4 %)
sonstige Einnahmen "	47 604 (= 3,7 %)	59 946 (= 4,6 %)
zusammen "	1 270 000	1 301 529
Ausgabe:		
Zentralverwaltung (einschl. Reserven) "	36 219 (= 6,2 %)	35 533 (= 6,1 %)
Betriebsverwaltung "	90 058 (= 15,2 %)	89 271 (= 15,2 %)
Zugförderung und Betriebsmittel "	277 351 (= 48,3 %)	293 069 (= 50,1 %)
Unterhaltung der Bahnanlagen u. Gebäude "	158 807 (= 27,8 %)	158 508 (= 27,1 %)
Magazinverwaltung "	9 065 (= 1,6 %)	8 619 (= 1,3 %)
zusammen "	571 500	585 000

¹⁾ Vergl. „Die Eisenbahnen Egyptens“ Archiv 1889 S. 699 u. ff. und 1890 S. 746 u. ff.

²⁾ Rapport du Conseil d'administration des chemins de fer, des télégraphes et du port d'Alexandrie sur l'exercice 1889. Le Caire 1890.

³⁾ Einschl. der noch fertig gestellten Strecken stellt sich für 1889 die Bahnlänge auf 958 engl. Meilen (1 541 km).

⁴⁾ 1 ägyptisches Pfd. (£ E.) ist etwa = 20,3 M.

		1888	1889
Ueberschufs:	£ E.	698 500	716 529
Verhältnifs von Ausgabe zur Ein- nahme	%	45,0	44,9
Auf die engl. Betriebsmeile kommen:			
an Einnahme	£ E.	1 345	1 375
„ Ausgabe	„	605	618
„ Ueberschufs	„	740	757
An Zugmeilen (engl.) sind geleistet:			
in Personenzügen	engl. Meil.	2 151 137	2 138 697
„ Güterzügen	„	1 912 153	1 864 234
zusammen	„	4 063 290	4 002 931
Auf die engl. Zugmeile entfallen:			
an Einnahme	Millièmes ¹⁾	312	325
„ Ausgabe	„	140	146
„ Ueberschufs	„	172	179
An Betriebsmitteln waren vorhanden:			
Lokomotiven	Stück	231	244
Personenwagen	„	525	532
Güterwagen	„	4 026	4 315
Sonstige Wagen	„	24	24
Personenverkehr:			
Zahl der beförderten Personen .	Anzahl	2) 4 004 882	4 378 453
Einnahme davon	£ E.	389 149	392 125
„ für 1 engl. Betriebsmeile . . .	„	445	448
Gesamteinnahme (einschl. Ge- päck u. dergl.)	„	420 192	423 718

¹⁾ 1 Millième = $\frac{1 \text{ Lira}}{1000} = \text{rd. } 2,08 \text{ } \text{fr.}$

²⁾ Einschl. der auf der am 1. November 1888 eröffneten, nur dem Vorortsverkehr Cairo's dienenden Zweiglinie nach Matarieh beförderten Personen.

		1888	1889
Güterverkehr:			
Beförderte Güter	Cantars ¹⁾	33 598 846	31 610 019
Einnahme davon	£ E.	802 204	817 865
„ für 1 engl. Betriebsmeile	„	850	864
Auf die engl. Zugmeile kommen an			
Einnahme:			
im Personenverkehr	Millièmes	195	198
„ Güterverkehr	„	419	438

Seit dem 19. Jannar 1889 sind die Fahrpreise für die I. Klasse um 13 $\frac{1}{2}$ pCt., die der II. Klasse um 10 pCt. erhöht. Die Zahl der Reisenden I. Klasse hat abgenommen, während die um 25 pCt. ermäßigten Rückfahrkarten stärker benutzt sind. Die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr ist in 1889 gegenüber 1888 etwas gestiegen.

An Rückfahrkarten sind veransgabt:		1888	1889
für I. Klasse		9 818	13 411
„ II. „		35 291	48 319
„ III. „		209 829	342 776
zusammen		254 938	404 506

Im Güterverkehr ist seit dem 19. Januar 1889 ein neuer Zonentarif eingeführt, welcher den Transport innerhalb der für Egypten hauptsächlich in Betracht kommenden geringeren Entfernungen bis zu 10 pCt. vertheuert hat.

Entfernung	Satz für 1 Cantar und 1 engl. Meile						Spezial- klasse ²
	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	
	K l a s s e						
	P a r a s ³⁾						
1— 50 engl. Meilen . .	3,2 (8 ¹)	2,4 (2)	1,8 (1,5)	1,2 (1)	0,9 (0,7)	0,5 (0,4)	0,8
51—100 „ „ . .	3,0 (8)	2,2 (2)	1,65 (1,5)	1,1 (1)	0,8 (0,7)	0,45 (0,4)	0,7

¹⁾ 1 Cantar = 44,346 kg.

²⁾ Die Spezialklasse betrifft den Transport von Getreide, Zwiebeln und Baumwollensamen.

³⁾ 1 Para = $\frac{\text{Lira}}{4000}$ = rund 0,32 $\frac{1}{2}$.

Entfernung	Satz für 1 Cantar und 1 engl. Meile							Spezial- klasse		
	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.				
	K l a s s e									
	P a r a s									
101—150	"	"	..	2,8 (3)	2,0 (2)	1,5 (1,5)	1,0 (1)	0,7 (0,7)	0,4 (0,4)	0,4
151—200	"	"	..	2,6 (3)	1,8 (2)	1,35 (1,5)	0,9 (1)	0,6 (0,7)	0,35 (0,4)	0,3
201—250	"	"	..	2,4 (3)	1,6 (2)	1,2 (1,5)	0,8 (1)	0,5 (0,7)	0,3 (0,4)	0,2
251—300	"	"	..	2,2 (3)	1,4 (2)	1,05 (1,5)	0,7 (1)	0,4 (0,7)	0,3 (0,4)	0,1
301 u. mehr	"	"	..	2,0 (3)	1,2 (2)	0,9 (1,5)	0,6 (1)	0,4 (0,7)	0,3 (0,4)	0,05

(Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf den früheren Tarif.)¹⁾

Im Berichtsjahr hat die Beförderung von Baumwolle, Baumwollensamen und Kohle bedeutend zugenommen, während im Transport von Getreide ein großer Ausfall zu verzeichnen ist, in Folge des niedrigen Nilwasserstandes von 1888. Die Gesamteinnahme im Frachtverkehr zeigt jedoch, gegenüber 1888, eine kleine Zunahme (+ 15 661 \mathcal{E} = 1,9 pCt).

Es betragen die Transportmengen in Cantars:

	1888	1889	Zu- bzw. Abnahme — gegen 1888
Baumwolle (auf Alexandria) .	2 115 145	2 595 903	+ 480 758 (= + 23 %)
Baumwollensamen	4 601 824	5 199 704	+ 597 880 (= + 13 %)
Getreide (auf Alexandria) .	4 992 279	2 132 451	— 2 859 828 (= — 57 %)
Zucker	1 290 724	1 015 655	— 275 069 (= — 21 %)
Kohle	6 592 192	7 118 010	+ 525 818 (= + 8 %)
Sonstige Güter	11 397 901	10 550 041	— 847 860 (= — 7 %)

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 754.

Der Bau der nachstehenden 4 Linien:

	miles	chains
von Assiout nach Guirgeh	77	50
„ Médinet-el-Fayoum nach Senourès	7	—
„ Chibin-el-Kom nach Menouf	8	60
„ Damanhour nach Rahmanieh	12	50
zusammen	105	60
oder rund	170 km	

ist an Unternehmer vergeben. Sie müssen bis 1893 fertig gestellt sein.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Juli, August und September 1890 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschließlich der bayerischen) Eisenbahnen.

a) Betriebsergebnisse.

	Länge	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
	km	im Ganzen	für das km	vom 1. April 1890 ab	vom 1. Januar 1890 ab
I. Juli 1890.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen n. s. w.	32 878,51	99 468 919	3 028	324 604 696	82 756 599
gegen 1889	+ 996,97	+ 3 136 293	+ 6	+ 20 416 534	+ 5 349 449
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	67 136	2 523	—	490 420
gegen 1889	—	+ 3 480	+ 131	—	— 1 863
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,32	3 574 744	1 914	—	21 432 873
gegen 1889	+ 18,97	— 1 220	— 20	—	— 1 674
Summe A	34 772,34	108 110 799	2 968	324 604 696	104 619 892
gegen 1889	+ 1 015,94	+ 3 138 543	+ 6	+ 20 416 534	+ 5 345 912

	Länge km	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1890 ab	vom 1. Januar 1890 ab
B. Bahnen untergeordneter					
Bedeutung	1 337, ⁸¹	865 655	647	1 755 230	2 063 415
gegen 1889	+ 102, ³¹	+ 71 201	+ 4	+ 67 189	+ 159 784
II. August 1890.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen u. s. w.	32 996, ⁸⁹	100 529 042	3 054	412 531 408	96 310 474
gegen 1889	+ 1 035, ⁹³	+ 1 218 673	— 56	+ 21 399 415	+ 5 593 873
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26, ⁶¹	74 934	2 816	—	506 962
gegen 1889	—	+ 7 520	+ 283	—	+ 1 827
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867, ²²	3 793 281	2 032	—	25 284 705
gegen 1889	+ 11, ⁶⁶	+ 47 633	+ 13	—	+ 75 944
Summe A	34 892, ⁷²	104 397 257	2 996	412 531 408	122 102 141
gegen 1889	+ 1 047, ⁵⁹	+ 1 273 826	— 51	+ 21 399 415	+ 5 671 644
B. Bahnen untergeordneter					
Bedeutung	1 337, ⁸¹	845 877	632	2 226 658	2 463 190
gegen 1889	+ 102, ⁴⁵	+ 36 570	— 23	+ 66 724	+ 194 739
III. September 1890.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen u. s. w.	33 001, ⁹²	99 963 169	3 029	500 524 316	109 202 048
gegen 1889	+ 977, ¹⁹	+ 3 427 189	+ 14	+ 23 663 630	+ 5 718 560
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26, ⁶¹	64 657	2 430	—	596 664
gegen 1889	—	+ 2 036	+ 77	—	+ 3 096
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867, ²²	3 668 579	1 965	—	28 977 015
gegen 1889	+ 11, ⁶⁶	+ 126 850	+ 56	—	+ 160 998
Summe A	34 895, ⁷⁵	103 696 405	2 972	500 524 316	138 748 727
gegen 1889	+ 988, ⁸³	+ 3 556 075	+ 18	+ 23 663 630	+ 5 882 654
B. Bahnen untergeordneter					
Bedeutung	1 340, ⁰⁰	826 965	617	2 688 967	2 842 332
gegen 1889	+ 104, ⁷³	+ 70 512	+ 5	+ 83 409	+ 262 969

b) Zugverspätungen.

	Betriebslänge km	In den fahrplanmäßigen		
		Schnell- Zügen wurden zurückgelegt	Personen- Zugkm	gemischten
Juli 1890	35 682,95	2 476 102	9 174 031	2 068 311
August 1890	35 810,91	2 484 675	9 097 733	2 642 387
September 1890	35 823,34	2 404 211	8 843 911	2 620 331
Verspätungen der fahrplanmäßigen Personenzüge im				
Juli 1890 August 1890 Septbr. 1890				
Im Ganzen		2 838	4 559	4 487 Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse		846	1 792	1 720 „
Also durch eigenes Verschulden		1 992	2 767	2 767 Züge

c) Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle			Zahl der getödteten und verletzten Personen	
Fahrende Züge	Beim Rangiren			
a) Juli 1890.			getödtet	verletzt
Entgleisungen 5	21	Reisende	3	10
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	24	149
stöße 2	16	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	—	2
Sa. 7	Sa. 37	Fremde	14	16
Sonstige 156		Sa. 41	177	
b) August 1890.			218	
Entgleisungen 6	24	Reisende	4	11
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	32	180
stöße —	17	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	2	1
Sa. 6	Sa. 41	Fremde	17	15
Sonstige 201		Sa. 55	207	
c) September 1890.			262	
Entgleisungen 12	16	Reisende	6	12
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	31	194
stöße 4	24	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	1	8
Sa. 16	Sa. 40	Fremde	15	13
Sonstige 192		Sa. 53	227	
			280	

Ueber die **Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen** in
des travaux publics vom Oktober

Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge			
	am 30. Juni des Jahres		im Durchschnitt während des Jahres	
	1889	1890	1889	1890
Kilometer				
Große Gesellschaften.				
Nordbahn	3 596	3 596	3 596	3 596
Ostbahn	4 368	4 368	4 348	4 368
Westbahn	4 647	4 718	4 568	4 718
Paris nach Orléans	6 040	6 067	5 999	6 051
Paris—Lyon—Mittelländisches Meer	8 029	8 115	8 010	8 091
Rhône—Mont-Cenisbahn	132	132	132	132
Südbahn	2 895	2 971	2 895	2 967
Pariser Gürtelbahn	32	32	32	32
Große Pariser Gürtelbahn . . .	141	141	141	141
Summe	29 829	30 089	29 670	30 085
Staatsbahnen	2 629	2 658	2 621	2 636
Verschiedene Gesellschaften . . .	432	432	425	432
Nicht konzessionirte Bahnen . . .	255	264	254	264
Gesamtsumme	32 993	33 231	32 818	33 215

Eisenbahnbaupläne in Ecuador.¹⁾ Der Kongress der Republik Ecuador in Quito hat den Bau der nachstehend verzeichneten Eisenbahnen genehmigt:

1. Von Bahia (de Caráquez), an der Küste an der Mündung des Chone-Flusses, über Santo Domingo de los Colorados nach Quito. Die Unternehmer sind Engländer. Die Länge der Strecke beträgt etwa 330 km. Sie soll innerhalb neun Jahren, von der Unterzeichnung

¹⁾ Vergl. Archiv 1890, S. 884.

den I. Halbjahren 1889 und 1890 entnehmen wir dem Bulletin du ministère 1890 die nachstehende Uebersicht.

Einnahme im I. Halbjahr		Unterschied von 1890 gegen 1889	Für das Kilometer						
1889	1890		Einnahme		Unterschied von 1890 gegen 1889				
							im Ganzen in Prozenten		
Francs									
83 119 686	87 306 812	+	4 187 176	23 114	24 279	+	1 165	+	5,04
61 440 986	65 662 565	+	4 221 579	14 131	15 033	+	902	+	6,38
63 833 566	64 229 682	+	396 066	13 974	13 614	—	360	—	2,58
74 609 254	76 626 006	+	2 016 752	12 437	12 663	+	226	+	1,82
156 829 021	163 989 143	+	7 160 122	19 579	20 268	+	689	+	3,52
2 098 059	2 319 375	+	221 316	15 894	17 571	+	1 677	+	10,55
38 813 213	41 213 969	+	2 400 756	13 407	13 938	+	531	+	3,96
3 056 906	3 114 143	+	57 237	95 528	97 317	+	1 789	+	1,87
1 961 886	2 042 338	+	80 452	13 914	14 485	+	571	+	4,10
485 762 527	506 503 983	+	20 741 456	16 372	16 864	+	492	+	3,01
15 832 588	16 566 122	+	733 534	6 041	6 285	+	244	+	4,04
3 064 706	3 387 834	+	323 128	7 211	7 842	+	631	+	8,75
425 821	492 426	+	66 605	1 676	1 865	+	189	+	11,28
506 065 642	526 950 365	+	21 864 723	15 391	15 865	+	474	+	3,08

des Vertrages an gerechnet, vollendet sein. Die Regierung verbürgt 6 pCt. Zinsen auf das für den Bau verwendete Kapital.

2. Fertigstellung der Eisenbahn von Duran (gegenüber Guayaquil) über Yaguachi nach Puente de Chimbo, und Verlängerung derselben über Sibambe nach Riebamba. Der Unternehmer ist ein Franzose. Drei Jahre nach Bildung der Gesellschaft soll die Eisenbahn bis Sibambe fertig gestellt sein. Unmittelbar darauf soll der Bau der Strecke Sibambe—Riebamba beginnen und innerhalb zwei Jahren von Beginn der Arbeiten, beendet werden. Die Regierung verbürgt

7 pCt. Zinsen für die auf 10 000 000 Sucres (40 000 000 Francs) veranschlagten Baukosten.

3. Von Puerto Bolivar bei Machala, südlich von Guayaquil, nach der Stadt Azogues. Die ganze Strecke soll innerhalb acht Jahren, vom Jahr 1892 an gerechnet, fertig gestellt sein.

Die Regierung verbürgt 6 pCt. Zinsen auf das Baukapital von 30 000 Sucres für das Kilometer für eine Länge der Strecke von höchstens 180 km.

4. Von der Stadt Esmeraldas im Norden von Ecuador nach einem nahe gelegenen Punkte der Küste, genannt „Las Palmas“, eine unbedeutende, kurze Strecke.

Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen vom 1. Januar bis 30. Juni 1889 und 1890.¹⁾

Gegenstand	Staats- Eisenbahnen		Privat- Eisenbahnen		Zusammen	
	1889	1890	1889	1890	1889	1890
Betriebslänge:						
am 1. Juli . . . Werst	5 127	7 640	21 025	18 907	26 152	26 547
Beförderte Reisende:	2)		2)		2)	
Zivilpersonen . . . Anz.	2 070 235	2 207 881	15 728 030	16 393 154	17 798 265	18 601 035
Beförderte Güter:	2)		2)		2)	
Frachtgut t	3 931 466	3 735 917	22 079 606	20 904 620	25 961 072	24 640 537
Betriebseinnahmen:	2)		2)		2)	
im Ganzen Rbl.	15 485 140	16 268 653	106 571 119	99 861 214	122 056 259	116 129 867
für 1 Werst Bahn- länge „	2 444	2 428	5 643	5 282	4 847	4 541

Für die finnländischen Bahnen (1 711 Werst) und die unter Militärverwaltung stehende transkaspische Eisenbahn (1 343 Werst) liegen Mittheilungen über Betriebsergebnisse nicht vor.

¹⁾ Die Angaben sind einer vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten Nachweisung entnommen. Die gleichen Angaben für 1888 und 1889 befinden sich im Archiv 1889 S. 912.

Mit Rücksicht auf die Schwankungen des Rubelkurses ist von der Umrechnung in Markwährung Abstand genommen worden. Für die Umrechnung des Gewichts ist 1 Pud = 16,36 kg angenommen. 1 Werst ist = 1,067 km.

²⁾ Die Abweichungen gegen die früheren Angaben sind wahrscheinlich in genaueren Feststellungen begründet.

Die Gesammtlänge der russischen Eisenbahnen (einschl. der finn-ländischen und transkaspischen) betrug am 1. Juli 1890 = 29 601 Werst (31 584 km).

Von den oben angegebenen, im ersten Halbjahr 1889 und 1890 auf den Eisenbahnen des europäischen Rußlands (mit Ausnahme Finnlands) beförderten Frachtgütern wurden den russischen Bahnen von auswärtigen Bahnen und auf dem Seewege im direkten Verkehr zugeführt:

Ueber den Seehafen und den neuen Hafen in St. Petersburg (Hafen-zweigbahn der Nikolai- bahn)	Erstes Halbjahr	
	1889	1890
	Tausend Pud (Abgerundete Zahlen)	
„ Reval	1 894	2 395
„ Baltischhafen	534	848
„ Riga (Riga-Dünaburger Eisenbahn) . . .	46	54
„ Libau (Libau-Romnyer Eisenbahn)	183	160
„ Wirballen (St. Petersburg - Warschauer Eisenbahn)	2 180	764
„ Grajewo (Südwestbahn)	760	572
„ Mlawo (Weichselbahn)	576	673
„ Alexandrowo (Warschau-Bromberger Eisen- bahn)	1 069	1 093
„ Sosnowize	1 832	1 746
„ Graniza	7 094	5 557
„ Radziwiloff	1 268	1 431
„ Wolotschisk	288	136
„ Ungheni	401	442
„ Odessa	1 132	1 296
„ Sewastopol (Losowo-Sewastopoler Eisenbahn)	600	581
„ Poti und Bakum (transkaukasische Eisen- bahn)	310	564
	1 430	—
zusammen	21 597	18 312
oder in Tonnen rund	353 700	290 950

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Unfallversicherung. — Haftpflicht.

Erkenntnis des Reichsgerichts II. Ziv.-Sen. vom 26. November 1889 in Sachen der H. L.-Eisenbahngesellschaft in M., Beklagten und Revisionsklägerin, wider Marianne, geb. B., Wittwe des C. V. zu D., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Entschädigungsanspruch gegen eine Eisenbahnverwaltung wegen eines Unfalls bei dem Bahnbetriebe, welchen eine, nach dem Unfallversicherungsgesetz versicherte, aber nicht im Betriebe der Eisenbahn beschäftigte Person erlitten hat.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 § 98. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1.

Der Ehemann der Klägerin war am 16. September 1887 in der Nähe des Bahnhofes D. bei Erdarbeiten beschäftigt, welche im Auftrage der verklagten Gesellschaft zum Zweck der Erweiterung des Geleises vorgenommen wurden und deren Ausführung dem Bauunternehmer W. R. übertragen worden war, welcher auch den Ehemann der Klägerin als Arbeiter angestellt hatte. Als letzterer sich an dem erwähnten Tage in Gesellschaft anderer Arbeiter von der Arbeitsstelle nach der Station D. begeben wollte, wurde er von einem rückwärts fahrenden Eisenbahnzuge erfasst und so schwer verletzt, daß er noch an demselben Tage starb. Die Klägerin verlangt nun von der Beklagten Ersatz des ihr und ihren sechs minderjährigen Kindern durch den Tod ihres Ehemannes entstandenen Schadens, und hat in der Klage beantragt, die Beklagte zum Schadensersatz für verbunden zu erklären und die ihr und ihren Kindern gebührende Rente in geeigneter Weise festzusetzen. Von der Beklagten wurde die Klage bestritten und geltend gemacht, der Rechtsweg sei in dieser Sache ausgeschlossen, weil der erhobene Schadensersatzanspruch nach dem Unfallversicherungsgesetz nicht bei dem Gericht, sondern bei der für Hessen-Nassau bestehenden Berufsgenossenschaft für Baugewerbe hätte verfolgt werden sollen. In beiden Vorinstanzen war die Klage für begründet erklärt worden. Die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß auf Unfälle, welche sich bei dem Betriebe einer Eisenbahn ereignen, § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 auch dann Anwendung finden kann, wenn der Unfall nach dem Inkrafttreten des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 stattgefunden hat und der Verletzte zu den nach § 1 des letzteren Gesetzes zu versichernden Personen gehört. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Unternehmer der Eisenbahn, gegen welchen sich der von dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen geltend gemachte Schadensersatzanspruch richtet, als ein „Dritter“ im Sinne von § 98 des Unfallversicherungsgesetzes anzusehen ist, das heißt der Verletzte nicht im Dienste des Eisenbahnunternehmers beschäftigt war. Selbst wenn die im Satz 1 des erwähnten § 98 enthaltene Vorschrift auf einzelne Fälle der erwähnten Art keine Anwendung zu finden hätte, würde daraus nicht gefolgert werden können, daß die Haftpflicht der Eisenbahnen durch das Unfallversicherungsgesetz beseitigt worden sei; denn dieses Gesetz beschäftigt sich mit den Ansprüchen gegen dritte Personen im Sinne des § 98 nur in dieser Vorschrift und schreibt nirgends vor, daß neben den Ansprüchen gegen die Berufsgenossenschaft Schadensersatzansprüche gegen dritte, in den §§ 95 und 96 nicht bezeichnete, Personen künftig ausgeschlossen sein sollen. Wäre § 98 Satz 1 auf diejenigen Fälle nicht zu beziehen, in welchen der Unfall von dem Dritten weder vorsätzlich herbeigeführt, noch durch ein anderes Verschulden verursacht worden ist, in welchem aber dennoch eine Haftpflicht desselben kraft Gesetzes begründet ist, so würde, wie das Reichsgericht schon in zwei Urtheilen vom 14. Juni 1888 und vom 7. März 1889 (Entscheidungen Bd. 21 S. 51 ff. und Bd. 23 S. 51—53) ausgeführt hat, das Unfallversicherungsgesetz bezüglich derartiger Fälle überhaupt nicht in Betracht kommen, die Geltendmachung der in Frage stehenden obligatio ex lege sich vielmehr lediglich nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften richten und gerade so zu verfahren sein, als ob § 98 des Unfallversicherungsgesetzes nicht vorhanden wäre. Die Frage, ob § 98 des Unfallversicherungsgesetzes auf die ausdrücklich im Gesetz aufgeführten Fälle zu beschränken oder auf alle Fälle auszudehnen ist, hat hiernach, da sich der im Eingang des Paragraphen aufgestellte Satz aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen von selbst ergibt, nur insoweit praktische Bedeutung, als es sich um die Anwendung der im folgenden Satz enthaltenen Vorschrift handelt, d. h. die Forderung der Entschädigungsberechtigten gegen den Dritten von der Berufsgenossenschaft geltend gemacht oder von dem Dritten behauptet wird, dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen stehe diese Forderung nicht mehr zu, vielmehr sei dieselbe auf die Berufsgenossenschaft übergegangen. Die nach dem

geltenden Recht Dritten obliegende Verpflichtung zum Schadensersatz ist hiernach durch das Unfallversicherungsgesetz jedenfalls nicht beseitigt worden (vergl. auch Eger, Haftpflichtgesetz, Vorbemerkung S. VI und VII No. 1; Woedtke, Unfallversicherungsgesetz § 98 Anm. 3 S. 324 ff., S. 320, 321; Landmann, Unfallversicherungsgesetz S. 247). Ueber die Frage, ob § 98 sich auf alle Fälle der Haftung Dritter oder nur auf diejenigen Fälle bezieht, in welchen der Unfall durch ein Verschulden des Dritten verursacht worden ist, hat sich das Reichsgericht in den oben erwähnten Urtheilen nicht ausgesprochen, weil damals eine Veranlassung hierzu nicht vorlag. Im vorliegenden Falle mußte aber diese Frage entschieden werden, weil die Beklagte aus dem zweiten Satze des Paragraphen die Einrede der mangelnden Aktivlegitimation der Klägerin ableitet und dieser Satz selbstverständlich nur in denjenigen Fällen Anwendung finden kann, in welchen die im ersten Satze festgestellten Voraussetzungen vorliegen, nicht auch dann, wenn § 98 überhaupt nicht zutrifft. Bezüglich dieser Frage muß nun zwar zugegeben werden, daß der Wortlaut des Gesetzes für die beschränkende Auffassung spricht, indem lediglich von der Haftung derjenigen Personen gesprochen wird, welche den Unfall vorsätzlich herbeigeführt oder durch Verschulden verursacht haben. Dessenungeachtet ist aber derjenigen Auffassung der Vorzug zu geben, nach welcher § 98 auf alle Fälle anzuwenden ist, in welchen dem Entschädigungsberechtigten nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften ein Schadensersatzanspruch gegen einen Dritten zusteht. Wie bereits oben dargelegt worden ist, beruht die praktische Bedeutung des § 98 lediglich auf der in dessen zweitem Satze enthaltenen Vorschrift, nach welchem die dem Entschädigungsberechtigten gegen einen Dritten zustehende Forderung insoweit auf die Berufsgenossenschaft übergeht, als deren Entschädigungspflicht reicht. Der Zweck der Vorschrift kann hiernach nur darin bestehen, daß dieser in den Motiven als selbstverständlich bezeichnete Uebergang der Forderung auf die Genossenschaft gesichert und anßer Zweifel gestellt werden sollte; die Befriedigung des Verletzten oder seiner Hinterbliebenen dürfe nicht den Erfolg haben, daß der Dritte von der ihm gesetzlich obliegenden Verbindlichkeit befreit werde, vielmehr müsse derselbe der Berufsgenossenschaft dasjenige ersetzen, was diese den Entschädigungsberechtigten auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes zu gewähren habe. Dieser Grund des Gesetzes trifft aber in solchen Fällen, in welchen die Haftpflicht lediglich auf dem Gesetze beruht, in derselben Weise zu, wie in denjenigen Fällen, in welchen die Verbindlichkeit zum Schadensersatz mit Rücksicht auf ein Verschulden des Dritten festgestellt worden ist. Daß den Eisenbahnunternehmern in dieser Beziehung eine bevorzugte Stellung eingeräumt werden sollte, kann nicht ohne Weiteres an-

genommen werden und es fehlt auch an jedem Anhaltspunkte dafür, daß eine solche Begünstigung beabsichtigt war und durch das Unfallversicherungsgesetz eine Entlastung derselben in denjenigen Fällen herbeigeführt werden sollte, in welche sich der Entschädigungsberechtigte zunächst an die Berufsgenossenschaft hielt und nur, soweit er von dieser nicht befriedigt wurde, seinen Schadensersatzanspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes geltend machte. Ebenso wenig ist die Annahme gerechtfertigt, in Ansehung der in § 98 ausdrücklich erwähnten Haftpflichtfälle solle zwar eine doppelte Entschädigung ausgeschlossen, dagegen, soweit § 1 des Haftpflichtgesetzes in Frage stehe, dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen das Recht zustehen, soweit nicht § 4 dieses Gesetzes zur Anwendung komme, die Entschädigung sowohl von der Berufsgenossenschaft als von dem Dritten zu verlangen. Es muß hiernach angenommen werden, daß der Entschädigungsanspruch des Versicherten gegen den Dritten nach der Absicht des Gesetzes in allen Fällen auf die Berufsgenossenschaft übergehen soll, wie es auch nach § 57 Abs. 4 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 in Ansehung der Gemeindekrankenversicherung und der Ortskrankenstellen vorgeschrieben ist. Wenn diese Auffassung gerechtfertigt ist, liegt allerdings eine ungenaue, zu enge Fassung des Gesetzes vor. Allein diese Ungenauigkeit, welche sowohl darin ihren Grund haben kann, daß die im Gesetz erwähnten Fälle (wie Woedtker a. a. O. S. 324 annimmt) nur beispielsweise angeführt sind, als auch darin, daß bei Abfassung des Gesetzes der Gedanke vorschwebte, es seien durch die gewählte Fassung alle Fälle der Haftpflicht gedeckt, kann nicht dazu führen, daß dem erkennbaren Willen des Gesetzes die Geltung versagt wird. Vielmehr muß der Grund des Gesetzes bei der Auslegung durchschlagen. Was nun den Einwand der Beklagten anbelangt, nach § 98 Satz 2 sei die Forderung der Entschädigungsberechtigten ungeachtet der Bestreitung der Entschädigungspflicht durch die Berufsgenossenschaft kraft Gesetzes auf diese übergegangen, sonach nicht die Klägerin, sondern nur die erwähnte Genossenschaft zur Geltendmachung der Haftpflichtforderung berechtigt, so kann derselbe nicht als begründet angesehen werden. Die Vorschrift des § 98 ist allerdings nicht so deutlich gefaßt, wie der § 57 Abs. 4 des Krankenversicherungsgesetzes, indem die dort stehenden Worte „in Höhe der geleisteten Unterstützung“ in § 98 fehlen. Allein die Weglassung dieser Worte, welche anscheinend darin ihren Grund hat, daß die Geltendmachung der Ersatzforderung nicht auf die einzelnen bereits bezahlten Renten beschränkt, sondern der Uebergang der Forderung im Ganzen auf die Berufsgenossenschaft insoweit vorgesehen werden sollte, als dem Anspruch des Entschädigungsberechtigten durch Zuerkennung einer Rente genügt worden ist, kann die von der Beklagten behauptete Auslegung nicht rechtfertigen.

Nach dieser Auslegung müßten sich die Entschädigungsberechtigten unter allen Umständen zunächst an die Berufsgenossenschaft halten und dürften nur, wenn sie mit ihrem Anspruch an dieselbe rechtskräftig zurückgewiesen worden sind, ihren vollen Entschädigungsanspruch gegen den Dritten geltend machen. Dies kann aber um so weniger angenommen werden, als der Verletzte, wenn der ihm gegen einen Dritten zustehende Entschädigungsanspruch ohne Weiteres auf die Berufsgenossenschaft überginge, nicht bloß genöthigt wäre, in allen Fällen, in denen die Möglichkeit einer Anwendung des Unfallversicherungsgesetzes vorliegt, alle Instanzen durchzumachen, ehe er Klage erheben kann, sondern auch, soweit nach der Ansicht des Gerichts eine Verpflichtung derselben zur Entschädigung begründet ist, Gefahr liefe, seinen Anspruch gegen den Dritten zu verlieren. Da weder die Gerichte an die Entscheidungen der im Unfallversicherungsgesetz vorgesehenen Schiedsgerichte und des Reichsversicherungsamts gebunden sind, noch für diese Behörden die Auffassung des Gerichts maßgebend ist, würde nämlich, wenn das Gericht annimmt, die Berufsgenossenschaft sei zu einer Entschädigung verpflichtet, das Schiedsgericht oder das Reichsversicherungsamt aber diese Frage verneint, der Entschädigungsberechtigte mit seinem Anspruch gegen den Dritten nur zu $\frac{1}{3}$ zugelassen werden, während er von der Berufsgenossenschaft die übrigen $\frac{2}{3}$ nicht erhielte. Außerdem ergibt sich aus einer Vergleichung des § 98 mit § 95 Abs. 2 des Unfallversicherungsgesetzes, daß Dritten gegenüber der Entschädigungsberechtigte nicht auf die Forderung desjenigen Betrages beschränkt werden sollte, um welchen der wirkliche Schaden die gewährte Entschädigung übersteigt. Es muß hiernach angenommen werden, daß es sich in § 98 des Unfallversicherungsgesetzes ebenso wie in § 57 Abs. 4 des Krankenversicherungsgesetzes nur darum handelt, daß die Berufsgenossenschaft, soweit sie dem Entschädigungsberechtigten Leistungen gewährt hat oder wenigstens ihre Verpflichtung hierzu in ordnungsmäßiger Weise festgestellt worden ist, von dem Dritten Ersatz verlangen kann, der Entschädigungsberechtigte aber durch diese Vorschrift nicht gehindert wird, sich unmittelbar an den Dritten zu halten. Diese Auffassung wird durch die Motive zu § 98 bestätigt, in welchen (S. 83) gesagt wurde: „Selbstverständlich hat die Forderung des Entschädigungsberechtigten gegen den Dritten insoweit auf die Genossenschaft überzugehen, als der Entschädigungsberechtigte auf Grund der §§ 5 und 6 von der Genossenschaft Leistungen empfängt.“ Auch wird dieselbe von den Schriftstellern getheilt, welche sich mit § 98 beschäftigt haben (vergl. Woedtké § 98 Anm. 5 S. 324; Landmann ebendasselbst Anm. 5 S. 247). Nach der dargelegten Auffassung steht dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen nicht das Recht zu, von der Berufsgenossenschaft und von dem Dritten Ent-

schädigung zu fordern derart, daß jeder dieser Verpflichteten ohne Rücksicht auf die Leistungen des anderen seiner Verpflichtung in vollem Umfange genügen müßte. Vielmehr wird nach derselben durch § 98 der Bezug einer doppelten Entschädigung durch die Entschädigungsberechtigten ausgeschlossen. Die Entschädigung soll nur einmal und zwar von dem Dritten geleistet werden, welcher, wenn die Berufsgenossenschaft zu Leistungen angehalten wurde, dieser in Höhe derselben als Schuldner gegenüber steht, gerade deshalb aber von dem Verletzten oder den Hinterbliebenen desselben nur mehr insoweit in Anspruch genommen werden kann, als deren Forderung nicht auf die Berufsgenossenschaft übergegangen ist. Regelmäßig werden sich die Entschädigungsberechtigten zunächst an die Berufsgenossenschaft wenden und von dem Dritten nur die Ergänzung der Entschädigung fordern. Wenn dieselben jedoch, sei es, weil die Berufsgenossenschaft ihre Entschädigungspflicht verweigert, sei es aus einem anderen Grunde, von dem Dritten volle Entschädigung fordern, kann dieser nicht geltend machen, er habe an die Entschädigungsberechtigten nur ein Drittel der Entschädigung, die übrigen zwei Drittel dagegen an die Berufsgenossenschaft zu zahlen, weil eine Beschränkung, wie sie § 95 Abs. 2 in Ansehung der Ansprüche gegen die Betriebsunternehmer, Bevollmächtigten u. s. w. enthält, bezüglich der Forderungen gegen Dritte, hinsichtlich deren § 98 Satz 1 lediglich auf die bestehenden gesetzlichen Vorschriften verweist, nirgends vorgesehen ist. Erhalten die Entschädigungsberechtigten von dem Dritten volle Befriedigung, so können sich dieselben nun nicht nochmals an die Berufsgenossenschaft halten, weil eben diese nur insoweit zur Entschädigung verpflichtet ist, als die Forderung der Entschädigungsberechtigten, welche nach § 98 des Unfallversicherungsgesetzes auf sie übergehen soll, noch besteht und die Entschädigung mit Recht verweigert, wenn die Entschädigungsberechtigten, statt ihr die Geltendmachung dieser Forderung zu überlassen, von dem Dritten volle Entschädigung gefordert und erhalten haben. Der Dritte, welcher allerdings wohl daran thun wird, in derartigen Fällen der Berufsgenossenschaft den Sachverhalt mitzutheilen, läuft hiernach auch nicht Gefahr, die bereits an den Verletzten oder dessen Hinterbliebenen bezahlte Entschädigung nochmals an die Berufsgenossenschaft bezahlen zu müssen. Die Einrede der mangelnden Aktivlegitimation wurde hiernach von dem Berufungsgericht mit Recht für unbegründet erklärt.

Konzessionswesen.

Erkenntniß des Oberverwaltungsgerichts (I. Senat) vom 13. September 1890 in der Verwaltungsstreitsache des Ziegeleibesitzers J. zu B., Klägers, gegen den königl. Regierungspräsidenten zu P., Beklagten.

Unter welchen Voraussetzungen bedarf es zur Anlage von Geleisbahnen der vorgängigen staatlichen Erlaubniß?

Gründe.

Der Ziegeleibesitzer J. hat innerhalb des Gemeindebezirks K. ein ans Grubenschienen bestehendes Geleis angelegt, welches — einen früheren Kommunalweg durchkreuzend — zwei ihm gehörige Grundstücke, nämlich seinen Thonberg mit seiner Ziegelei verbindet, und auf welchem Sachen durch mittelst Menschenkraft bewegte Wagen fortgeschafft werden. Die Anlage dieser Bahn ist durch „Konsens“ des Amtsvorstehers des Amtsbezirks M. vom 16. Juli 1883 unter verschiedenen Bedingungen genehmigt, dabei aber ein Widerruf nicht vorbehalten.

Nach Umwandlung des Weges in eine Kreischanssee ersuchte der Kreisausschuß des Kreises T. am 17. September 1889 den J., entweder das Geleise zu entfernen oder durch Einlage von Pferdebahnschienen umzugestalten, und zugleich die Gestattung zur Benutzung des Chausseekörpers gegen Rekognition zu beantragen, da die zur Benutzung des Weges früher ertheilte Erlaubniß nicht mehr für die Chaussee in Betracht komme. Bei dem Widerspruch des J. verfügte der Amtsvorsteher am 25. November 1889: Nach neueren Bestimmungen sei die Genehmigung zur Anlage von Transportbahnen durch den königl. Regierungspräsidenten zu ertheilen, die von seinem Amtsvorgänger am 16. Juli 1883 ertheilte daher ungültig. Der J. werde aufgefordert, binnen 6 Wochen entweder die Konzession des Regierungspräsidenten zu der bestehenden Anlage zu beschaffen oder diese, bei Vermeidung der Exekution, zu beseitigen.

Die fristzeitigen Beschwerden des J. sind durch die Bescheide des königl. Landraths und des königl. Regierungspräsidenten vom 20. Januar und vom 8. März 1890 zurückgewiesen, durch den letzteren um deswillen, weil nach einem Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. August 1879¹⁾ die ortspolizeiliche Genehmigung nur zur Anlage von Pferde- und Trambahnen, die ausschließlich der Personenbeförderung innerhalb eines Stadtbezirks dienen, genüge, zu allen anderen Bahnen aber, somit solchen, welche sich über mehrere Gemarkungen erstreckten und die Beförderung von Gütern bezweckten, die Genehmigung des Regierungspräsidenten erforderlich sei. Zu den letzteren gehören die

¹⁾ Micke, Verfassung n. s. w., 2. Aufl. S. 494.

Ziegelsteine und das Material für solche befördernde Schmalspurbahn des J.

Gegen den Bescheid des königl. Regierungspräsidenten hat J. am 28. März die Klage erhoben mit dem Antrage:

diesen und die darin aufrechterhaltene Verfügung des Amtsvorstehers vom 25. November 1889 aufzuheben.

Da die Bahn nicht über den Bezirk einer Gemeinde hinausgehe, auch keine Güter, sondern nur werthloses Material, nämlich Abraum befördere, käme der Ministerialerlaß nicht zur Anwendung. Daher sei der Konsens des Amtsvorstehers rechtsbeständig und unwiderrüflich; demzufolge auch die neuerliche Anforderung zur Einholung eines neuen Konsenses ebenso unbegründet, wie diejenige zur Beseitigung der Anlage, zumal letztere zum Theil auf einem, im Privateigenthum des Klägers befindlichen, widerrechtlich zur Chaussee gezogenen Grundstreifen liege.

Der königl. Regierungspräsident beantragt die Aufrechterhaltung seines Bescheides vom 8. März. Da der Konsens von 1883 nicht in das Grundbuch eingetragen, sei der Kreis T., welcher das Eigenthum an dem in die Chaussee umgewandelten Wegekörper erworben habe, durch jenen nicht gebunden und — da der Konsens unbeschadet privatrechtlicher Verhältnisse ertheilt sei — berechtigt, die Genehmigung zur ferneren Benennung des Wegekörpers entweder zu gewähren oder zu versagen. Sein Anspruch auf Rekognition komme als privatrechtlich hier nicht in Betracht. Auf Anrufen des Kreises sei — zumal durch die angewendeten einfachen Grubengeleisschienen der Chausseeverkehr erschwert und der Chausseekörper geschädigt werde — der Amtsvorsteher zum Erlaß seiner Verfügung vom 25. November 1889 befugt gewesen. Denn nach den Reskripten des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. August 1879 und vom 26. September 1886 sowie dem, letzteres veranlassenden Berichte vom 8. Juni 1886 müsse über alle Bahnanlagen mit alleiniger Ausnahme der, der Personenbeförderung innerhalb einer Stadt dienenden Pferdebahnen, vor der Entscheidung durch den Regierungspräsidenten an das Ministerium berichtet werden, und dadurch sei eben der Regierungspräsident bei allen diesen Bahnen zur Ertheilung der Genehmigung berufen. Da dies den Unterbehörden mitgetheilt, sei der Amtsvorsteher zur Ertheilung des Konsenses vom 16. Juli 1883 nicht befugt gewesen. Ans demselben könne der Kläger daher um so weniger irgend welche Rechte herleiten, als die Bahn zur Beförderung von Gütern, das ist von Sachen, wenn auch werthlosen, diene.

Der zur mündlichen Verhandlung allein erschienene Vertreter des Klägers bestritt, daß die bestehende Geleisanlage eine Verkehrshinderung

oder Wegebeschädigung bewirke, sich hierfür auf das Zeugniß eines der Baubeamten aus den benachbarten Kreisen berufend.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Die angegriffene Verfügung des Amtsvorstehers erfordert die Nachsichtung einer neuen Konzession für die angeblich von unzuständiger Stelle genehmigte Geleisanlage und eventuell deren Beseitigung.

Die Polizei ist zweifellos berechtigt, zu fordern, daß Anlagen, zu deren Errichtung es nach einer bestehenden Norm des öffentlichen Rechts der vorgängigen polizeilichen Erlaubniß bedarf, nicht ohne eine solche errichtet werden, und auch, daß derartige Anlagen, falls die Erlaubniß nicht nachträglich erteilt wird, wieder beseitigt werden, insoweit, als deren Fortbestand mit dem öffentlichen Interesse unverträglich erscheint (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. XIII S. 393¹⁾ und die dort bezogene Judikatur). Aus diesem Gesichtspunkte kann indess die angefochtene Verfügung nur dann als berechtigt anerkannt werden, falls eine gesetzliche oder auch nur polizeiliche Norm bestände, welche jedem Privaten die Anlage von Geleisbahnen Mangels vorgängiger staatlicher Erlaubniß untersagt hätte. Eine solche Vorschrift enthält zwar das Gesetz vom 3. November 1838 (Ges.-S. S. 505) für die „Eisenbahnen“; aus dem Inhalte desselben geht jedoch, wenngleich der Begriff der Eisenbahnen darin nicht definirt und insbesondere nicht ausdrücklich auf den Dampfbetrieb beschränkt ist, soviel als unzweifelhaft hervor, daß unter jenen nur Transportunternehmungen verstanden werden, welche als öffentliche Verkehrsanstalten dem Publikum eröffnet und als solche dem Eisenbahnpolizei- und Betriebsreglement unterstellt sind. Für die große Zahl ähnlicher Anstalten, welche durch auf Schienen laufende Wagen Personen oder Güter befördern, aber zu den Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes von 1838 nicht gehören, fehlt zur Zeit noch jede allgemeiner gesetzliche Bestimmung. Selbst derartige Transportmittel, welche zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte dienen, sind im § 37 der Reichsgewerbeordnung zwar berücksichtigt, aber nur insofern, als deren Regelung der Ortspolizei übertragen ist, so daß auch hier das Gesetz von der Anforderung vorgängiger Erlaubniß zu deren Errichtung abgesehen hat. Und auch diese Bestimmung scheidet hier aus, da die streitige Bahn weder in einem Orte liegt, noch dem öffentlichen Verkehre, sondern nur den privaten Zwecken des Klägers dient. Abgesehen von den Fällen des § 37 der Gewerbeordnung hat sich die Thätigkeit der Polizei auch den Bahnanlagen gegenüber im Allgemeinen auf der Grundlage des § 10 Tit. 17 Theil II des Allgemeinen Landrechts zu vollziehen; sie kann erst, nach-

¹⁾ Vergl. Archiv 1887 S. 609.

dem Störungen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit oder Gefahren eingetreten sind oder doch nach verständigem Ermessen zu befürchten stehen, einschreiten, nicht aber schon wegen der bloßen Möglichkeit künftiger Störungen. Nur wenn in solcher Art die ihrer Obhut anvertrauten Interessen durch Bahnanlagen gestört werden, darf sie deren Errichtung hindern oder errichtete beseitigen lassen, nicht aber lediglich um deswillen, weil sie noch nicht übersehen kann, ob solche Störungen eintreten, weil sie die Anlage noch nicht geprüft und vorgängig genehmigt hat. Allerdings wird in den meisten Fällen der Unternehmer einer solchen Anlage, die mancherlei, insbesondere sicherheits- und verkehrspolizeiliche Interessen berührt, selbst den dringenden Wunsch haben, sich, bevor er auf die Ausführung der Anlage ein beträchtliches Kapital verwendet, darüber zu vergewissern, ob und inwieweit derselben polizeiliche Bedenken entgegenstehen, und deshalb das Projekt der Anlage zunächst der Polizeibehörde zur Prüfung überreichen. Die Resultate einer solchen Prüfung können in der Form einer Konzession, eines Konsenses zusammengefaßt werden. Ein solcher stellt sich dann als die Erklärung dar, daß gegen die beabsichtigte, beziehungsweise den polizeilichen Ausstellungen entsprechend gestaltete Anlage polizeilicherseits nichts zu erinnern sei, verleiht dem Empfänger aber kein wohlerworbenes Recht auf dauernden Fortbestand der Anlage und hindert eben deswegen auch die Polizeibehörde nicht, in Zukunft und falls sie ihre frühere Auffassung bezüglich der Zulässigkeit der Anlage als eine irrige erkannt haben sollte, deren fernere Duldung entweder ganz zu versagen oder an weitere Bedingungen zu knüpfen (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. VIII S. 215; Endurtheil vom 1. Februar 1890). Wenn Geleisanlagen in größerer Zahl entstehen oder zu erwarten sind, bleibt es ferner zulässig, durch Polizeiverordnung allgemein die Voraussetzungen, unter welchen solche zugelassen werden sollen, vorzuschreiben oder auch zur Kontrolle, daß diese im Einzelfalle genügend beachtet werden, die vorgängige Vorlage des Projekts und dessen Genehmigung anzuordnen. Daß eine solche Verordnung für den Amtsbezirk M. nicht besteht, ist auf Ersuchen des Gerichtshofes Seitens des Beklagten amtlich bescheinigt worden. Mangels einer solchen lokalen Norm ist endlich das Erforderniß einer vorgängigen Genehmigung in einer für jeden Dritten verbindlichen Form durch die Reskripte des Ministers der öffentlichen Arbeiten von 1879 und 1886 nicht angestellt, zumal die letzteren die Berichterstattung nur zum Zwecke der Prüfung darüber erfordern, ob eine solche Geleisanlage als die einer Eisenbahn im Sinne des Gesetzes von 1838 zu erachten sein möchte, aber mit keiner Wendung auch nur andeuten, daß jene im anderen Falle nicht ohne vorgängige Genehmigung errichtet werden dürften. Fehlt es an einer

bezüglichen gesetzlichen oder lokalen Rechtsnorm, so hat der Amtsvorsteher durch die Anforderung, das Kläger zu der bestehenden Anlage die Genehmigung einholen oder jene beseitigen müsse, das bestehende Recht verletzt. Denn diese Anordnung ist auch in ihrem letzten Theile aus anderweiten besonderen polizeilichen Gesichtspunkten nicht zu rechtfertigen. Zunächst unterliegt die Frage, ob — nach dem Uebergange des Eigenthums am Wegekörper von der Gemeinde auf den Kreis — der Kläger durch die Erhaltung der Geleisanlage die privaten Eigenthumsrechte des Kreises verletzt, der Entscheidung des Zivilrichters, aber nicht der Kognition und Fürsorge der Polizei. Allerdings ist es — vergl. § 6 zu b des Polizeigesetzes vom 11. März 1850 — Aufgabe der letzteren, dafür zu sorgen, das auf öffentlichen Wegen alle Hemmnisse des Verkehrs beseitigt werden, jede Beschädigung des Wegekörpers unterbleibt. Nach der Organisation der Polizeiverwaltung liegt jedoch die bezügliche Aufsicht über die Chausseen, soweit sie deren Bau betrifft, dem Regierungspräsidenten, und soweit sie den Verkehr betrifft, dem Landrathe (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. XI S. 209 und Bd. III S. 355) ob, in keinem Falle aber der Ortspolizeibehörde, dem Amtsvorsteher (vergl. § 59 der Kreisordnung und Anmerkung 182 zu b bei von Brauchitsch, Verwaltungsgesetze Bd. II S. 96). Sollte letzterer daher, wie die Klagebeantwortung andeutet, aus chausseepolizeilichen Rücksichten gehandelt haben, so hat er seine Zuständigkeit überschritten.

Enteignungsrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Civilsenat) vom 16. September 1890 in Sachen des Eisenbahnfiskus, Beklagten und Revisionsklägers, gegen die Eheleute F., Kläger und Revisionsbeklagte.

Werthberschnung für ein besautes Grundstück, von welchem im Falle einer Neubebauung ein Theil zur Strafenverbreiterung unentgeltlich abgetreten werden muß.

Aus den Gründen.

Die Revision rügt ungenügende und unklare Begründung des Theiles der Entscheidung, welcher den Klägern für die in die Strafe fallenden und nach dem Ortsstatut unentgeltlich herzugebenden 5 Ar 84 qm dieselbe Entschädigung zuspricht, welche für das abzutretende Hinterland bewilligt wurde, und behauptet insbesondere, die Entscheidung stehe in Widerspruch mit den Ausführungen des reichsgerichtlichen Urtheils vom 1. Oktober 1889 in Sachen Mainz wider Köln-Mindener Eisenbahn.¹⁾ Dieser

¹⁾ Archiv 1890 S. 142.

Angriff konnte nicht für begründet erachtet werden. In der angeführten reichsgerichtlichen Entscheidung handelt es sich um Enteignung einer Bodenfläche, deren Bauplatzeigenschaft dadurch bedingt war, daß das in die Baufluchtlinie einer anzulegenden StraÙe fallende Areal nach den Bestimmungen des Ortsstatuts unentgeltlich hergegeben werde, und es wurde die Ansicht des Berufungsrichters gebilligt, daß, wenn das an die StraÙe anstoßende Terrain als Bauplatz bezahlt werde, damit zugleich die Entschädigung für das in die StraÙe fallende Areal gegeben sei. Dagegen hat im vorliegenden Falle das Ortsstatut die Erbreiterung einer bereits bestehenden und mit den Gebäuden der Kläger besetzten StraÙe zum Gegenstande und knüpft nicht das Bestehen, sondern nur die Neuerrichtung von Gebäuden an Stelle der bestehenden an die Bedingung der unentgeltlichen Abtretung der zur StraÙenverbreiterung erforderlichen Bodenfläche. Es war daher zu ermitteln, welchen Werth die enteigneten Grundstücke unter Berücksichtigung der bestehenden Beschränkung in dem Zeitpunkte der Enteignung hatten und welchen Preis die Kläger in jenem Zeitpunkte unter Berücksichtigung des Bauverbotes im gewöhnlichen Geschäftsverkehr hätten erzielen können. Der Berufungsrichter trägt diesen Umständen dadurch Rechnung, daß er nur die nach dem Ortsstatut bebauungsfähige Fläche als Bauplatz abschätzt und für die im Falle eines Neubaus abzutretende, gegenwärtig aber bebaute Fläche die gleiche Entschädigung wie für das Hinterland gewährt. Ein Rechtsirrtum ist in dieser Entscheidung nicht zu finden.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Erkenntniß des Oberverwaltungsgerichts (II. Senat) vom 24. Oktober 1890 in Sachen des Magistrats zu B., Verklagten und Revisionsklägers, gegen den preussischen Eisenbahnfiskus, Kläger und Revisionsbeklagten.

in welchem Umfange unterliegt das Reineinkommen der preussischen Staatseisenbahnen (§ 5 des Kommunalsteuernothgesetzes vom 27. Juli 1885 G.-S. S. 327) der Besteuerung durch die preussischen Gemeinden?

Aus den Gründen:

Die bestehende Differenz bewegt sich darum, ob es, um das den preussischen Gemeinden gegenüber steuerpflichtige Einkommen des Fiskus aus dem Eisenbahnbetriebe zu finden, geboten ist, das rechnungsmäßige Reineinkommen so, wie vorstehend geschehen,¹⁾ zu zerlegen mit dem

¹⁾ Bei der Feststellung des abgabepflichtigen Reineinkommens sind die auf außerpreussische Betriebsstätten und die auf preussische Gutsbezirke entfallenden Theile an dem Gesamteinkommen der preussischen Staatseisenbahnen von dem letzteren in Abzug gebracht.

Effekte, daß die auf außerpreussische Betriebsstätten und auf preussische Gutsbezirke fallenden Antheile der Besteuerung durch die¹⁾ Gemeinden nicht unterworfen sind. Der Streit erledigt sich zu Ungunsten des Beklagten, wenn es bei denjenigen Grundsätzen sein Bewenden behält, welche zu dem in Band XVIII Seite 86 der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts veröffentlichten Endurtheile vom 5. November 1889²⁾ geführt haben. Zwar handelte es sich dort nur um eine Konkurrenz von inländischen Gemeinden einerseits und Gutsbezirken andererseits; der Kern jenes Urtheiles aber liegt in der positiven Umgrenzung des den Gemeinden zur Besteuerung überlassenen Einkommens theiles dahin, daß nur das „in ihnen“ gewonnene Einkommen der Besteuerung unterliegt, woraus dann folgt, daß alles davon frei bleibt, dem diese Eigenschaft abgeht, gleichviel ob es im Uebrigen innerhalb oder außerhalb Preussens zur Entstehung gelangt. — Die Revisionsschrift erblickt allerdings in § 5 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 die entscheidende Norm, und in § 7 c a. a. O. weiter die positive Anordnung, daß der gesamte Reinertrag auf die preussischen Gemeinden, und nur auf diese, zur Vertheilung zu bringen sei, jedoch mit Unrecht. Für das Einkommen aus Eisenbahnbetrieb gilt insoweit kein Sonderrecht; auch bezüglich dieses Einkommens trifft der § 1, wie sein Wortlaut lehrt, dahin Bestimmung, daß der Zensit der einzelnen preussischen Gemeinde gegenüber — lediglich von solchen wird dort überhaupt gehandelt — nur das ihm in der Gemeinde zufließende Einkommen zu versteuern habe, weshalb auch in allen preussischen Gemeinden zusammen nur das „in ihnen“ entstehende Einkommen zur Versteuerung gelangen kann und eine Norm nothwendig wird, um diesen Theil aus dem Gesamtreineinkommen des Staates auszusondern. — Für diesen Zweck sind die Satzungen des § 7 unmittelbar nicht zu verwerthen. Sie verfügen über die Vertheilung eines der Besteuerung nach § 1 unterliegenden, also eines nur preussischen Gemeinden zu diesem Zwecke überwiesenen Einkommens und können daher erst angewendet werden, wenn das der Gesamtheit der preussischen Gemeinden zufallende Einkommen bekannt ist. Der § 5 a. a. O. bestimmt nichts darüber, was in jeder einzelnen preussischen Gemeinde steuerpflichtig ist. — Die zur Ermittlung dieses Betrages im Gesetze fehlende, aber nothwendige Norm ist analog, auch wenn es sich um die Aussonderung des im Auslande und damit nicht in den preussischen Gemeinden gewonnenen Einkommens handelt, aus § 7 zu entnehmen und nach dem Betrage der im Auslande erwachsenden Ausgaben an Gehältern und Löhnen zu bemessen. Auch bezüglich der außerpreussischen Betriebsstätten finden so-

¹⁾ in Preussen belegenen.

²⁾ Zu vergl. Archiv 1890 S. 664.

nach diejenigen Grundsätze Anwendung, welche in der erwähnten Entscheidung vom 5. November 1889 bezüglich der in Gutsbezirken belegenen Betriebsstätten zur Geltung gebracht sind. Wenn in der Revisionsschrift gegenüber dem Satze, daß der § 7 den Fall eines sich über Gemeinden und Gutsbezirke erstreckenden Betriebes nicht behandle, und also nur eine analoge Anwendung der dortigen Bestimmungen möglich sei, darauf hingewiesen wird, daß doch bei dem Eisenbahnbetriebe die Hineinbeziehung der Gutsbezirke gerade dem gewöhnlichen Gange der Dinge entspreche, und nicht angenommen werden könne, daß dieser regelmäßige Zustand keine Berücksichtigung gefunden habe, so ist dabei übersehen, daß der § 7 keine Spezialvorschrift für den Eisenbahnbetrieb enthält, sondern sich auf alle möglichen Gewerbebetriebe bezieht, für seine Auslegung also die Gestaltung eines einzelnen Gewerbes in keiner Weise maßgebend ist.

Gesetzgebung.

Preußen.

Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 13. November 1890, betr. den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Obergleis nach Niedergleis durch die Brölthaler Eisenbahngesellschaft.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 251 f.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:

Vom 30. September 1890, betr. Beförderung gebührenpflichtiger Telegramme in Eisenbahnverkehrsangelegenheiten.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 227 f.)

Vom 22. Oktober 1890, betr. Beförderung von Fischsendungen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 235.)

Vom 27. Oktober 1890, betr. Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnraths zu Altona für die Jahre 1891 bis 1893.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 236.)

Vom 12. November 1890, betr. allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln und Bestimmungen über die Genehmigung, Prüfung und Revision der Dampfkessel.

Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 239 ff.)

Württemberg. Verfügung des königl. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, vom 30. März 1890, betr. die Geschäftsordnung für die königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.¹⁾

Veröffentl. im Amtsblatt der königl. württembergischen Verkehrsanstalten No. 42 S. 197 ff.

In Gemäßheit des § 12 der königl. Verordnung vom 20. März 1881, betr. die Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten,²⁾ wird für die königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen die nachstehende Geschäftsordnung festgestellt.

§ 1.³⁾

Dem Ministerium sind ausser den in § 2 der königl. Verordnung bezeichneten Gegenständen vorbehalten:

1. die Genehmigung neuer Konstruktionsprinzipien an sämtlichen Bauobjekten, Einrichtungen und Betriebsmitteln;
2. die Genehmigung des alljährlich vorzulegenden Bauprogramms für die Neu- und Ergänzungsarbeiten, des allgemeinen Wirthschaftsplanes für die Oberbauerneuerung, sowie des Planes über die Verwendung der Etatsmittel für die Unterhaltung der Bahnanlagen.

§ 2.

Der Generaldirektion werden bis auf Weiteres in widerruflicher Weise folgende Geschäftsgegenstände zur Erledigung überlassen:

1. Ausgabe von Anweisungen über die Benützung oder den Betrieb von technischen Einrichtungen; Feststellung der Dienstanweisungen für die Beamten, deren Anstellung der Generaldirektion überlassen ist; Festsetzung der besonderen Bedingungen über die Vergebung von Lieferungen; Ziff. 1 des § 2 der königl. Verordnung.
2. Tarifsachen, sofern es sich nicht um die Feststellung allgemeiner Tarifbestimmungen und die Genehmigung der Tarifeinheitssätze handelt oder sofern nicht eine Begutachtung durch den Beirath der Verkehrsanstalten oder den ständigen Ausschuss desselben einzuholen ist; Beschickung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen, der Sitzungen der ständigen Tariffkommission, der Kommissionen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Konferenzen der Eisenbahnverbände; Ziff. 8 und 15 des § 2 der königl. Verordnung.

¹⁾ In dem nachstehenden Abdruck sind diejenigen Aenderungen der §§ 17 und 18 berücksichtigt, welche durch Verfügung des königl. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 3. Dezember 1890 (Amtsblatt S. 799 800) vorgenommen sind.

²⁾ Abgedruckt im Archiv 1881 S. 210 ff.

³⁾ Zu § 3 der königl. Verordnung, welcher lautet:

„Das Ministerium kann auch andere, als die in § 2 bezeichneten Gegenstände an sich ziehen, wie auch einzelne der in § 2 bezeichneten Gegenstände in widerruflicher Weise den Direktivbehörden zur Erledigung zuscheiden.

Im Verkehr mit den Direktivbehörden wird das Ministerium in den geeigneten Fällen seine Entschliessungen in den Akten jener Behörden ertheilen.“

3. Anordnungen in Bezug auf die Statistik im Rahmen der von dem Ministerium festgestellten Grundsätze; Ziff. 6 des § 2 der königl. Verordnung.

4. Ausstellung, Versetzung, Gebaltsvorrückung, Zurnbesetzung und Entlassung der Expedienten, Kopisten, Kanzleianwärter, Oberzugmeister, Hausverwalter und Portiers, Magazinsanführer bei der Montirungsverwaltung, Anseher des Nebemagazins Stuttgart, Bahnhofoberaufseher und Bahnhofanführer, Bahnhof- und Werkstätteportiers, Zugmeister, Schaffner, Wagenwärter und Wagenrevidenten, Maschinisten, Stenermänner und Schleppschifführer der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, Dampfschiffahrtsverwaltungsdienner (bei der unfreiwilligen Entlassung oder Versetzung von Beamten, welche nach den bisherigen Bestimmungen durch den König oder das Ministerium angestellt worden sind, ist auch fernerhin die Entschliessung des Königs bezw. des Ministeriums einzuholen); Bewilligung von Belohnungen, Gratifikationen und Unterstützungen bis zum Betrag von 100 \mathcal{M} an solche Beamte, deren Anstellung der Generaldirektion überlassen ist; Annahme und Entlassung von Eisenbahnreferendären II. Klasse und Eisenbahnpraktikanten; die in der Verfügung vom 9. Juni 1885, betr. die Vorschriften über die Annahme, Ausbildung und Prüfung der Anwärter für den niederen Eisenbahndienst (Amtsblatt S. 357) dem Ministerium vorbehaltenen Geschäfte; Berufung von Militäranwärtern des aktiven Dienststands zur Probendienstleistung beim Eisenbahnbetrieb; Entscheidung über Gesuche um Ertheilung der Erlaubnis zur Uebernahme von Nebengeschäften bei Beamten von der achten Rangstufe an abwärts; Ziff. 7 und 8 des § 2 der königl. Verordnung.

5. Erledigung von Gesuchen um Nachlaß von auf Grund des Betriebsreglements angesetzten Konventionalstrafen bis zum Betrag von 100 \mathcal{M} ; Ziff. 11 des § 2 der königl. Verordnung.

6. Feststellung der speziellen Kostenvoranschläge für Neu-, Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten, welche nicht bei Genehmigung der allgemeinen Pläne und Voranschläge der Bestätigung des Ministeriums vorbehalten sind; Ziff. 13 des § 2 der königl. Verordnung.

7. Aenderungen des Eisenbahnfahrplans während der Fahrplanperiode, sofern dadurch die Gattung und die Zahl der Züge für die Personenbeförderung nicht berührt wird; Ziff. 16 des § 2 der königl. Verordnung.

8. Genehmigung von Verträgen über Vergebung von Bauten, Arbeiten oder Lieferungen,

- a) wenn nach Erlassung eines öffentlichen Ausschreibens die Vergebung an den Wenigstnehmenden geschieht, bei Beträgen bis zu 100 000 \mathcal{M} ,
- b) andernfalls bei Beträgen bis zu 25 000 \mathcal{M} ; Ziff. 20 des § 2 der königl. Verordnung.

§ 3.

Wenn nicht ausdrücklich die förmliche Berichterstattung angeordnet ist, oder wenn es sich nicht um die Abgabe gutachtlicher Aeusserungen handelt, kann die Einholung der Entschliessung des Ministeriums in den Akten der Generaldirektion erfolgen. Dies hat namentlich in Personalsachen, bei einfacheren Gegenständen und dann zu geschehen, wenn es im Interesse der Beschleunigung erwünscht und ohne Beeinträchtigung einer vollständigen und gründlichen Behandlung der Sache zugänglich erscheint.

§ 4.)

Von Vorgängen oder Maßnahmen, von welchen anzunehmen ist, daß deren Kenntniß für das Ministerium von Interesse sein kann, ist demselben auch in solchen Angelegenheiten, welche nicht zu dem vorbehaltenen Geschäftskreis gehören, durch Vorlage der Akten oder auf anderem kurzen Wege Kenntniß zu geben.

§ 5.)

Ordentliche Mitglieder der Generaldirektion sind die auf etatsmäßige Stellen von Kollegialmitgliedern ernannten Vorstände, Räte und Assessoren.

Außerordentliche Mitglieder sind Stellvertreter von ordentlichen Mitgliedern, Kollegialhilfsarbeiter und technische Beiräte.

§ 6.

Der Generaldirektion sind beigegeben und dem Präsidenten unmittelbar unterstellt: der Kanzleivorstand, das Sekretariat, die Registratur und der Schreibtisch, vorbehaltlich der Zuteilung einzelner Beamten zur speziellen Dienstleistung bei einer Abtheilung. Dem Kanzleivorstand liegt die Leitung der Kanzleigeschäfte ob, er hat die Aufsicht über das Kanzleipersonal, namentlich das Sekretariat und den Schreibtisch, sowie über die Hausverwalter, Portiers und Aufwärter. Dergleichen besorgt er die Beschaffung der Kanzleibedürfnisse.

§ 7.)

Zu dem regelmäßigen eigenen Geschäftskreis des Präsidenten gehören:

1. Vorbereitung organisatorischer Maßregeln, Geschäftsordnung und Geschäftsaustheilung bei der Generaldirektion. Zuweisung der Hilfsarbeiter zu den einzelnen

¹⁾ Zu § 5 der königl. Verordnung, welcher lautet:

„Von der Einleitung gerichtlicher Untersuchungen gegen auf Lebenszeit oder auf Kündigung angestellte Beamte, sowie überhaupt von außergewöhnlichen Vorkommnissen von Bedeutung ist dem Ministerium unverweilt Anzeige zu erstatten.“

²⁾ Zu § 8 der königl. Verordnung, welcher lautet:

„Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und die Generaldirektion der Posten und Telegraphen bestehen je aus einem Präsidenten als erstem Vorstand und der erforderlichen Anzahl von rechtskundigen, administrativen und technischen Mitgliedern.

Denselben werden Beamte zur unmittelbaren Ueberwachung des Betriebsdienstes, ferner das erforderliche Personal für Kanzleizwecke und für Kassen- und Rechnungsführung, sowie die nöthigen Hilfsbüros beigegeben.

Sie vertreten innerhalb ihres Geschäftskreises die Verwaltung in allen Rechts-handlungen und Rechtsstreitigkeiten.

Sie üben die Aufsicht und Disziplin über das ihnen untergebene Personal und sind befugt, die zulässigen Ordnungsstrafen gegen die ihnen untergebenen Beamten in der vollen gesetzlichen Höhe zu verhängen.“

³⁾ Zu § 9 der königl. Verordnung, welcher lautet:

„Die Präsidenten der Direktivbehörden sind für die ganze Geschäftsführung des betreffenden Verwaltungszweigs verantwortlich: ihnen liegt die Leitung und Beaufsichtigung der Thätigkeit sämmtlicher dem betreffenden Dienstzweig angehörigen Behörden und Beamten, die Wahrung des einheit-

Hilfshüreaus, Vertheilung der Kanzleilokale, Anstellung und Handhabung der Handlungsordnung in den Kanzleigebäuden der Generaldirektion und in den dazu gehörigen Räumen;

2. Behandlung der Personalangelegenheiten, soweit dieselben nicht den Abtheilungen zugewiesen sind, unter Mitwirkung der Abtheilungsvorstände bei denjenigen Angestellten, welche der Abtheilung angehören oder ihr unterstellt sind, Disziplinarsachen;

3. Anshildung des Personals, Dienstprüfungen, Führung der Ordnungs- und Anwärterlisten;

4. Anordnung von Amts- und Kassensitationen im Benehmen mit den betheiligten Abtheilungsvorständen;

5. Einleitung der kommissarischen Prüfung der Betriebsfähigkeit vollendeter Verkehrsanlagen;

6. Bewilligung freier Fahrt und Austausch von Freikarten mit fremden Verwaltungen nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften, Gestattung des Zutritts zur Bahn und zu den Bahnhöfen.

Dem Präsidenten steht frei, mit der vorbereitenden Bearbeitung einzelner der genannten Gegenstände einen einzelnen Referenten oder eine Abtheilung zu beauftragen.

Die Vorlagen an das Ministerium und der Verkehr mit den entsprechenden Verwaltungsbehörden des Reichs oder anderer Staaten in wichtigeren Angelegenheiten sind auch bei Gegenständen, welche in den Geschäftskreis der Abtheilungen verwiesen sind, der Genehmigung des Präsidenten zu unterstellen.

§ 8.

Sämmtliche Mitglieder der Generaldirektion sind für die rechtzeitige Bearbeitung der ihnen zugetheilten Geschäfte, für genauen und vollständigen Vortrag des Inhalts der Akten und der sonst in Betracht kommenden Verhältnisse, für die Stellung gesetz- und sachgemäßer Anträge und für die den Beschlüssen und Anord-

lichen Zusammenwirkens derselben, die Mitwirkung bei allen prinzipiellen und allgemeinen Fragen, und die Sorge für die Regelung des Geschäftsgangs ob.

Alle in dem betreffenden Dienstzweig angestellten Beamten sind ihnen untergeordnet und zur Folgeleistung verpflichtet.

Den Präsidenten steht die Befugniß zu, die zulässigen Ordnungsstrafen, jedoch Geldstrafe nur bis zum Betrage von dreißig Mark oder Haftstrafe bis zu drei Tagen wegen Verfehlungen im Dienste selbst zu verhängen gegen die der betreffenden Direktivbehörde beigegebenen Kanzleibeamten und Unterbediensteten, sowie gegen das übrige derselben untergeordnete Personal, sofern solches die Verfehlung in unmittelbarer amtlicher Berührung mit dem Präsidenten begeht.

In Fällen der Abwesenheit oder sonstigen Verhinderung der Präsidenten wird ihre Stelle zunächst durch den etwa ernannten zweiten Vorstand der betreffenden Direktivbehörde, in Ermangelung eines solchen durch die Abtheilungsvorstände nach ihrem Rang und Dienstalter und weiterhin durch den ältesten rechtskundigen oder administrativen Rath vertreten, sofern nicht bei länger dauernden Verhinderungen der Präsidenten durch das Ministerium eine andere Anordnung getroffen wird.“

nungen der zuständigen Stelle entsprechende Ausfertigung verantwortlich. Für die Verantwortlichkeit ist die Zeichnung im Konzept maßgebend.

In den Sitzungen des Kollegiums ist jedes Mitglied zur Abstimmung verpflichtet und für deren Inhalt verantwortlich.

§ 9.

Diejenigen Gegenstände, welche einer rechtlichen Würdigung bedürfen, sind von einem rechtskundigen Mitglied zu bearbeiten, oder es hat ein solches wenigstens bei der Erledigung mitzuwirken durch Erstattung eines Korreferats oder Prüfung der Akten. Das rechtskundige Mitglied ist bei den unter seiner Mitwirkung erledigten Angelegenheiten für die formelle Rechtsgültigkeit aller Rechtsakte, durch welche für die Verwaltung Rechte erworben oder aufgegeben und Pflichten übernommen werden sollen, sowie für die eingehende Prüfung der Rechtsfragen nach den geltenden Gesetzen und Rechtsgrundsätzen verantwortlich. Das rechtskundige Mitglied hat die das Gebiet der Eisenbahnverwaltung berührenden Gesetzentwürfe sowie die demnächstigen Gesetze eingehend zu prüfen und zu erwägen, ob und wieweit deren Bestimmungen für die Eisenbahnverwaltung Ausführungsverfügungen bedingen und den Erlaß dieser letzteren in Anregung zu bringen.

§ 10.

Ist ein Mitglied des Kollegiums bei einem Gegenstand unmittelbar oder mittelbar betheiligt, sei es daß das Mitglied selbst oder Angehörige und Verwandte einen Vortheil oder Nachtheil von der Entscheidung zu erwarten haben, oder sonstige Gründe der Befangenheit vorhanden sind, so kann es an der Behandlung des betreffenden Gegenstandes nicht theilnehmen.

§ 11.

Der Präsident und die Abtheilungsvorstände sind zur Vornahme von Dienstreisen innerhalb Landes nach ihrem Ermessen befugt. Letztere haben dem Präsidenten vor Austritt der Reise hiervon Kenntniß zu geben. Die übrigen Mitglieder und Beamten der Generaldirektion bedürfen der Ermächtigung des Abtheilungsvorstandes und des Präsidenten.

Von einer länger als 3 Tage dauernden Abwesenheit des Präsidenten oder eines Abtheilungsvorstandes vom Amt ist dem Ministerium Anzeige zu erstatten. Von einer Verhinderung durch Krankheit haben die Abtheilungsvorstände und die übrigen Mitglieder der Generaldirektion alsbald dem Präsidenten Kenntniß zu geben. Dauert die Krankheit der letzteren über 14 Tage, so ist dies dem Ministerium anzuzeigen, sofern nicht wegen der Stellvertretung frühere Anzeige erforderlich ist.

§ 12.¹⁾

Kollegialische Berathung und Beschlussfassung hat bei folgenden Gegenständen einzutreten:

1. Erlassung und Aenderung von allgemeinen Normen und Dienstanweisungen, mit Ausnahme der Abfertigungsvorschriften;

¹⁾ Zu § 10 der königl. Verordnung, welcher lautet:

„Die Mitglieder der beiden Direktivbehörden bilden für die Erledigung derjenigen zum Geschäftskreis derselben gehörenden Angelegenheiten, bei welchen nach der vom Ministerium genehmigten Geschäftsordnung kollegial-

2. Organisationsänderungen, Errichtung neuer und Aenderung der bestehenden Dienststellen; Grundsätze über Regelung der Beziehungen zu andern Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltungen und sonstigen Verkehrsanstalten;

3. Entwurf des Etats der Eisenbahn- und Bodenseedampfschiffahrt, Entwürfe von Kreditgesetzen, Begutachtung der Banwürdigkeit neuer Eisenbahnen und von Gesuchen um Konzessionirung von Privatbahnen;

4. Besetzung der Stellen, deren Inhaber auf Lebenszeit angestellt sind; unfreiwillige Entlassung von etatsmäßigen Beamten; Uebergang eines nach Beilage I oder II des Beamtengesetzes angestellten Beamten bei einer Anstellung, Versetzung oder Gehaltsvorrückung; Pensionirung von auf Lebenszeit angestellten Beamten;

5. Ausübung der Disziplinarstrafbefugnisse der Generaldirektion, Beschwerden gegen disziplinar- oder bahnpolizeiliche Strafverfügungen der nachgeordneten Stellen;

6. Entwurf des allgemeinen Fahrplans für den Personeneverkehr;

7. Aenderung der Tarifeinheitssätze und Reglements;

8. Entschädigungen aus Unfällen bei Beträgen von mehr als 2000 M für den einzelnen Fall, Verfolgung streitiger Rechtsansprüche auf dem Rechtsweg bei einem Streitwerth von mehr als 2000 M, Vergleiche, Verzichte, Nachlässe und Anerkennungen bei bestrittenen oder zweifelhaften Ansprüchen, Preisaufbesserungen und Entschädigung aus Billigkeitsgründen bei Beträgen von mehr als 1000 M;

hische Berathung und Beschlussfassung einzutreten hat, Kollegien, welche von den Präsidenten oder ihren Stellvertretern zu regelmäßigen oder außerordentlichen Sitzungen berufen werden.

Der Staatsminister kann jederzeit den Sitzungen der Direktivbehörden anwohnen und den Vorsitz in denselben übernehmen.

Die Beschlüsse des Kollegiums werden nach absoluter Stimmenmehrheit gefasst. Der Präsident oder sein Stellvertreter hat, wenn er den Vorsitz führt, nur bei Stimmengleichheit eine Stimme abzugeben.

Zu einem gültigen Kollegialbeschluss wird

a) bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen die Gegenwart eines Vorsitzenden und von wenigstens fünf Mitgliedern, von welchen eines den rechtskundigen, zwei den administrativen und zwei den technischen Mitgliedern angehören müssen;

b) bei der Generaldirektion der Posten und Telegraphen die Gegenwart eines Vorsitzenden und von wenigstens drei Mitgliedern, von welchen in der Regel eines rechtskundig sein soll, erfordert.

Dem Präsidenten steht die Befugnis zu, die Mitglieder auf ihr Ansuchen von der Theilnahme an einzelnen Sitzungen zu dispensiren. Er kann auch andere Beamte desselben Verwaltungszweigs ohne Stimmrecht zu einzelnen Sitzungen der Direktivbehörde oder zur Berathung einzelner Gegenstände beiziehen.

Bezüglich der Sitzordnung und der Reihenfolge der Abstimmung finden die Bestimmungen des § 6 entsprechende Anwendung.

Die Abtheilungsvorstände nehmen ihren Platz nach dem Präsidenten und dem etwaigen zweiten Vorstand der betreffenden Direktivbehörde.

Der Vorsitzende hat für die Auffertigung und Vollziehung der gefassten Beschlüsse Sorge zu tragen; falls er glaubt, die Ausführung beanstanden zu sollen, so hat er solches dem Kollegium mitzutheilen und die Entscheidung des Ministeriums über den Gegenstand einzuholen.“

9. Allgemeine Pläne von neuen Verkehrsanlagen und bedeutenderen Hochbauten; wesentliche Aenderungen in der Konstruktion der Betriebsmittel, der mechanischen Einrichtungen und Ausstattungen;

10. Erwerbung von Liegenschaften, wenn der Kaufpreis oder Tauschwerth im einzelnen Fall mehr als 2000 .M. beträgt; Veräußerung von Liegenschaften, bei welchen der ursprüngliche Erwerbspreis 2000 .M. übersteigt;

11. Anträge auf Zwangseignung, Feststellung der Entschädigung für dieselbe;

12. Vergebung von Banten, Arbeiten oder Lieferungen a) wenn nach Erlassung eines öffentlichen Ausschreibens die Vergebung an den Wenigstnehmenden geschieht, — bei Beträgen von mehr als 100 000 .M., b) andernfalls bei Beträgen von mehr als 25 000 .M.;

13. Verwilligung von Vorschüssen, sowie von Abschlagszahlungen auf Bau- oder Lieferungsakkorde in höherem als dem vertragsmäßigen Betrag, sowie vor der Fälligkeit bei einem Betrag von mehr als 25 000 .M.;

14. Veräußerung von Materialien, Inventarstücken, Betriebsmitteln, Geräthschaften u. s. w. bei einem Werthanschlag von über 5 000 .M.

§ 13.

Der Präsident herauht die Kollegialsitzungen an. Die Tagesordnung wird spätestens am Tage vor der Sitzung kurzer Hand dem Staatsminister vorgelegt.

§ 14.

Die in der Sitzung zu stellenden Anträge der Referenten sind für die Regel schriftlich und in der Form der nachherigen Anfertigung abzufassen und in allen Fällen zunächst dem hethelligten Athheilungsvorstand und dem Präsidenten vorzulegen.

In wichtigeren und schwierigeren Gegenständen, sowie bei größerem Umfang der Akten sind den Anträgen förmliche schriftliche Vorträge mit Anführung der wesentlichen Thatsachen und Darlegung der für die Verfügung maßgebenden Erwägungen beizufügen. Eine Bezugnahme auf den Inhalt einzelner Aktenstücke ist hierbei nicht ausgeschlossen.

§ 15.

Der Präsident bestimmt die Reihenfolge der zu verhandelnden Gegenstände. Er hat für den vollständigen Vortrag, sowie für gründliche und sachgemäße Erörterung des Gegenstandes Sorge zu tragen. Er bestimmt die Fragestellung, leitet die Abstimmung und stellt deren Ergebnifs fest.

Ueber jede Sitzung wird vom Sekretär ein besonderes Protokoll geführt, welches zu enthalten hat:

1. Ort und Zeit der Verhandlung;

2. die Namen der anwesenden Mitglieder;

3. die Gegenstände der Verhandlungen unter Bezugnahme auf die Nummer des Tagebuchs;

4. die gestellten Anträge, den wesentlichen Inhalt der Verhandlungen und die gefassten Beschlüsse unter Angabe der Zahl der für und wider abgegangenen Stimmen.

Die Protokolle [werden vom Vorsitzenden und dem Sekretär unterzeichnet. Jedem Mitglied steht es frei, eine schriftliche Darlegung seiner Ansicht zu Protokoll zu geben. Den Vorlagen an das Ministerium sind solche Darlegungen beizuschließen.

Die Ausfertigung der gefassten Beschlüsse liegt dem Referenten auch dann ob, wenn dieselben seinen Anträgen nicht entsprechen.

Die Entwürfe der Ausfertigungen werden von dem Referenten, dem beteiligten Abtheilungsvorstand und dem Präsidenten in den Akten unterzeichnet.

§ 16.

Ausnahmsweise kann in besonders dringenden oder einfachen Fällen, in welchen nach Lage der Sache eine Meinungsverschiedenheit nicht zu erwarten ist, die schriftliche Abstimmung über den ausgearbeiteten schriftlichen Antrag des Referenten im Wege des Umlaufs herbeigeführt werden. Ergiebt sich hierbei eine Meinungsverschiedenheit, so ist solche im Kollegium zum Austrag zu bringen.

§ 17.*)

Diesen Abtheilungen fallen die bei der Generaldirektion anfallenden Geschäfte mit Ausnahme der dem Präsidenten zur eigenen Erledigung vorbehaltenen Gegenstände nach Maßgabe der nachstehenden Einteilung zu:

1. Verwaltungsabtheilung.

Verwaltung des Grundeigenthums an Gebäuden und Grundstücken, Erwerbung von Gebäuden und Grundstücken, anschließend derjenigen bei Bahneubauten, Veräußerung von Liegenschaften unter Mitwirkung der Bauabtheilung, Steuerwesen, Dienstwohnungswesen, Feuerversicherung, Verwaltung der nach dem Gesetz vom 19. Januar 1869 in Stuttgart erbauten Gebäulichkeiten; Etatswesen, Ueberwachung der Einhaltung des Ausgabenetats, Mitwirkung bei den Kreditertheilungen durch

*) Zu § 11 der königl. Verordnung, welcher lautet:

„Durch Verfügung des Ministeriums werden bei beiden Direktivbehörden nach Erfordernis für einzelne Dienstzweige Abtheilungen je unter einem von Uns zu erneuernden Abtheilungsvorstand mit Feststellung ihres Geschäftskreises und Zuweisung des Personals gebildet.

Die Vorstände der Abtheilungen üben bezüglich der Erledigung der denselben zugewiesenen Geschäfte, sowie bezüglich der Verhängung von Ordnungsstrafen gegenüber den der Abtheilung beigegebenen Kanzleibeamten und Unterbediensteten, sowie dem übrigen derselben untergebenen Personal, wofür dasselbe eine Verfehlung im Dienste selbst in unmittelbarer amtlicher Berührung mit dem Abtheilungsvorstand hegeht, die Befugnisse der Präsidenten (§ 9) als deren ständige Vertreter aus.

Sie sind für die gesetz- und sachgemäße Erledigung der Geschäfte zu ihrem Theile verantwortlich.

Die Präsidenten sind jedoch berechtigt, jeden zum Geschäftskreis einer Abtheilung gehörenden Gegenstand an sich zu ziehen und denselben entweder sich zur Behandlung vorzubehalten oder zur Berathung im Kollegium der Direktivbehörde zu verweisen, was stets dann zu geschehen hat, wenn der Abtheilungsvorstand in der Sache bereits thätig war und eine Meinungsverschiedenheit zwischen ihm und dem Präsidenten besteht.

Die Geschäftsbehandlung bei den Abtheilungen ist büreaumäßig.“

Bei der Generaldirektion bestehen 3 Abtheilungen:

1. die Verwaltungsabtheilung;
2. die Bauabtheilung;
3. die Betriebsabtheilung.

andere Abtheilungen, Kassen und Rechnungswesen, Statistik, Verwaltungsberichte, Dienstkantionen, allgemeine Angelegenheiten und Verwaltung der Kasse des Unterstützungsvereins für Angestellte der Verkehrsanstalten, Verwaltung der Arbeiterpensionskasse und der Eisenbahnbetriebskrankenkasse, Einrichtungen zur Fürsorge für Angestellte und Arbeiter, bahnärztlicher Dienst, Unfallversicherungswesen, Gratualien und Unterstützungen, Prozesssachen, Haftpflichtsachen, Anstaltungswesen, Magazinsdienst mit Beschaffung und Verwaltung der Werkstattematerialien, sowie der Heizungs-, Beluchtungs- und sonstigen Betriebsmaterialien, Bestimmungen über die Dienstkleidung, Montirungsverwaltung, Drucksachen, Fahrkartendruckerei, Abrechnungen mit anderen Verwaltungen, Wagenmietrechnung und Wagenreparaturkosten, Fahrdienstgebühren, Personalangelegenheiten des nicht etatsmäßig angestellten Hilfspersonals.

2. Bauabtheilung.

Die Ausführung des Neubaus von Eisenbahnen nebst Zubehör, Erwerbung von Liegenschaften beim Eisenbahnbau, Ergänzungs- und Verbesserungsbauten, Unterhaltung und Erneuerung der Bahn nebst Zubehör und Gebäuden, Bearbeitung und Begutachtung der Pläne neuer Bahnanlagen, Anstellung des Entwurfs der Bankreditgesetze, Anstellung der Etatsvoranschläge für die in den Geschäftskreis der Abtheilung fallenden Positionen, Feststellung der Kredite auf die bezüglichen Etatsätze, Mitwirkung bei der Veräußerung von Liegenschaften, sowie bei der Verpachtung von zu Stationsanlagen gehörigen Wohnungen, Lagerplätze u. dergl., Beschaffung und Verwaltung des Oberbaumaterials, Betrieb der Imprägniranstalt, Personalangelegenheiten des nicht etatsmäßig angestellten Hilfspersonals.

3. Betriebsabtheilung.

Der Abfertigungs- und Fahrdienst, der Bahn Telegraphendienst, das Signalwesen und die Bahnpolizei, Fahrplansachen, Tarifsachen, Betriebsreglement und Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, Abschluss von Betriebsverträgen mit anderen Bahnen, Frachtkredite, Beschwerden und Reklamationen im Personen- und Güterverkehr, Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt, Amts- und Kassenvisitationen, wechselseitige Wagenbenutzung, Leihwagen. Verwendung der Personen- und Güterwagen. Beschaffung und Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel. Heizung und Beluchtung der Wagen. Dienst der Lokomotiv- und Wagenwerkstätten. Werftbetrieb, Betrieb der Gaswerke und elektrischen Beluchtungsanlagen, Dampfkesselrevision, Aufstellung des Etats für die in den Geschäftskreis der Abtheilung fallenden Positionen, Mitwirkung bei Begutachtung neuer Bahnen, bei Errichtung neuer Stationen, bei Aenderung bestehender und Herstellung neuer dem Abfertigungs- oder Fahrdienst dienender Anlagen und Einrichtungen jeglicher Art (Anschlußgeleise). Bahnhofswirtschaften, Mitwirkung bei Verpachtung von zu Stationsanlagen gehörigen Wohnungen und Lagerplätzen u. dergl., Personalangelegenheiten des nicht etatsmäßig angestellten Hilfspersonals

§ 18.

Den Abtheilungen sind zugewiesen:

1. der Verwaltungsabtheilung;

die Eisenbahnhauptkasse und die Unterstützungskasse für Angestellte der Verkehrsanstalten, das Revisorat, der Kulturinspektor, das Grundbuchsbüreau, das statistische Bureau, die Inventarverwaltung, das Wagen-

kontrolebureau, das Rechnungskontrolebureau mit der Fahrkartendruckerei, die Hauptmagazinsverwaltung, die Montirungsverwaltung der Verkehrsanstalten;

2. der Bauabtheilung:

der Telegrapheninspektor, das bautechnische Bureau:

3. der Betriebsabtheilung:

die Betriebsoberinspektoren, der Obermaschinenmeister, der Telegrapheninspektor, das maschinentechnische Bureau, das Fahrdienstbureau, das Tarif- und Reklamationsbureau;

Zu Ertheilung von Anträgen an die in § 6 und an die vorstehend bezeichneten Beamten und Bureau sind sämtliche Abtheilungen je innerhalb ihres Geschäftskreises zuständig.

§ 19.

Der Präsident theilt die eingehenden Sachen, soweit er sich deren Erledigung nicht selbst vorbehält, den einzelnen Abtheilungen zu.

§ 20.

Die Abtheilungen erledigen, vorbehaltlich der Entschliessung des Ministeriums bei den in § 2 der königl. Organisationsverordnung aufgeführten Gegenständen und soweit nicht eine Beschlusfassung des Kollegiums vorgeschrieben ist, die ihnen zugeheilten Geschäfte selbständig. Für die Geschäftserledigung ist die Entscheidung des Abtheilungsvorstands massgebend.

Die Abtheilungsvorstände theilen die der Abtheilung überwiesenen Sachen den Mitgliedern der Abtheilung zur Bearbeitung zu, nach Massgabe des von ihnen mit Genehmigung des Präsidenten aufgestellten Geschäftstheilers.

Die Abtheilungsvorstände können jeden Gegenstand sich selbst zur Bearbeitung vorbehalten; sonstige Abweichungen von dem Geschäftstheiler bedürfen der Genehmigung des Präsidenten.

Die Bestellung von Korreferenten steht auch den Abtheilungsvorständen zu.

In den von dem Vorstand einer Abtheilung gezeichneten Ausfertigungen hat zum Ausdruck zu kommen, dass es sich um einen in der Abtheilung behandelten Gegenstand handelt.

Mit Zustimmung des Präsidenten können in den Abtheilungen zu behandelnde Geschäfte von den Abtheilungsvorständen den betreffenden Referenten zur selbständigen Erledigung in widerruflicher Weise übertragen werden.

§ 21.

Die Abtheilungsvorstände sind befugt, beziehungsweise auf Anordnung des Präsidenten gehalten, Sachen von Bedeutung, oder solche, an denen mehrere Referenten theilhaft sind, in Abtheilungskonferenzen zur Erörterung zu bringen. Hierzu können von den Abtheilungsvorständen andere Beamte, soweit sie nicht der Abtheilung unterstellt sind, mit Zustimmung des Präsidenten zugezogen werden. Fürmlische Beschlüsse werden in solchen Konferenzen nicht gefasst, die Berathungen haben vielmehr nur informatischen Zweck. Tag und Stunde bestimmen die Abtheilungsvorstände im Einverständniss mit dem Präsidenten.

§ 22.

Bei Angelegenheiten, welche den Geschäftsbetrieb mehrerer Abtheilungen betreffen, geht der Verfügungsentwurf der einen Abtheilung der anderen theilhaftig

Atheilung zu. Ist durch gegenseitiges Benehmen der Referenten bezw. der Abtheilungsvorstände ein Einverständniß nicht zu erzielen, so entscheidet hierüber der Präsident, welchem es freisteht, zuvor die Mitglieder der theiligten Abtheilungen oder die betreffenden Referenten und Abtheilungsvorstände zu gemeinsamer Berathung zu herufen.

Ein schriftlicher Verkehr findet unter den Abtheilungen nicht statt.

§ 23.

Wofern nicht durch das Ministerium besondere Anordnung getroffen wird, findet die Vertretung eines Abtheilungsvorstands durch das dienstälteste Mitglied der betreffenden Abtheilung statt. Die Stellvertretung für die übrigen Mitglieder der Generaldirektion erfolgt, soweit dies ohne Ueherhürdung und ohne Nachtheil für den Dienst geschehen kann, durch die anderen Mitglieder; ist eine anderweite Stellvertretung gehoten, so ist die Entschliessung des Ministeriums einzuholen.

§ 24.

Einzelne Gattungen minder wichtiger Geschäfte, namentlich solcher, welche sich auf die täglichen oder periodischen Vorlagen der äusseren Dienststellen beziehen oder die in Verbindung mit den Hilfsbüreaus answärtiger Verwaltungen zu bereinigenden Rapporte und Nachweisungen in Sachen des Transportdienstes betreffen, können den Büreaus zur selbständigen Erledigung durch den Präsidenten überlassen werden.

§ 25.

Der Präsident wird den Abtheilungsvorständen die wichtigeren Vorgänge im Dienste der Verwaltung, welche ihrem eigenen Dienstkreise nicht angehören, zur Kenntniß hringen.

Von Anordnungen, welche ohne Mitwirkung oder abweichend von dem Antrag des ordentlichen Referenten getroffen werden, wird der Referent in Kenntniß gesetzt.

Die Referenten sind nicht hefugt, die Referate anderen Beamten der Generaldirektion zu überweisen, sie dürfen aber durch ihnen von dem Präsidenten zugewiesene Beamte der Kanzlei und der Hilfsbüreaus zur Benutzung bei ihrem Referat unter ihrer Verantwortung Zusammenstellungen, Aktenauszüge, Berechnungen und ähnliche Vorarbeiten fertigen, Rechnungen u. dergl. prüfen und Ausfertigungen entwerfen lassen. Mit Genehmigung des Präsidenten dürfen zur Besorgung von Arbeiten der vorbezeichneten Art die Hilfsbüreaus je in ihrem Geschäftskreis und unter Verantwortung des Referenten verwendet werden.

§ 26.

Die Reinschriften werden durch den Präsidenten unterzeichnet bei Verfügungen innerhalb seines eigenen Geschäftskreises (§ 7 der Geschäftsordnung), bei Ausfertigungen von Kollegialbeschlüssen und bei Vorlagen an das Ministerium; in den letzteren werden die betreffende Abtheilung und die Namen des Referenten und Korreferenten beigesetzt, bei Kollegialberichten sind auch die Namen der in der Sitzung anwesenden, sowie der abwesenden Mitglieder unter Angabe des Grundes der Abwesenheit anzugeben. Die übrigen Reinschriften werden durch den betreffenden Abtheilungsvorstand vollzogen. Die Schreiben und Verfügungen in den den Referenten oder den Büreaus zur selbständigen Erledigung zgetheilten Sachen sind von diesen auch in der Reinschrift zu vollziehen.

§ 27.

Je auf den 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November ist von der Registratur ein Verzeichniß der unerledigten, nicht in dem letzten Monat angefallenen Gegenstände zu fertigen und dem Präsidenten zuzustellen, welcher dasselbe in den Akten der Generaldirektion dem Ministerium zur Einsicht vorlegt und behufs Beseitigung der Rückstände das Geeignete verfügt.

§ 28.

Die Kanzleibehandlung geschieht nach Mafsgabe der von dem Präsidenten zu erlassenden Geschäftsanweisung.

Königl. Verordnung, betr. die Ermächtigung der königl. Eisenbahnverwaltung zur Erwerbung des für den Bau einer Eisenbahn von Reutlingen nach Honau erforderlichen Grundeigenthums im Wege der Zwangsenteignung. Vom 18. September 1890.

Veröffentl. in No. 18 des Regierungshlattes für das Königreich Württemberg S. 229 f.

Die königl. Eisenbahnverwaltung wird ermächtigt, zum Zwecke der Erbauung der nach Art. 2 Ziffer 2 des Gesetzes vom 28. Juni 1889 (Reg.-Bl. S. 197)¹⁾ herzustellenden Eisenbahn von Reutlingen nach Honau diejenigen Grundstücke und Rechte an Grundstücken im Wege der Zwangsenteignung zu erwerben, welche nach dem von Uns genehmigten allgemeinen Plane für das gedachte Unternehmen erforderlich sind. Nach diesem Plane ist die Bahn gemäß den Bestimmungen der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (Reg.-Bl. S. 150) mit einer Spurweite von 1,43 m anzulegen. Die Bahn verläßt den Bahnhof Reutlingen und die obere Neckarbahn in nordöstlicher Richtung, wendet sich sofort in einem Bogen nach Osten, den sogenannten Scheibengipfel am Fuße der Achalm mit einem 800 m langen Einschnitt anscheidend, zieht sich alsdann südöstlich auf der Markung Reutlingen bis zu der Haltestelle Eningen, überschreitet hinter dieser Haltestelle die Staatsstraße nach Eningen und hierauf den Arbach und wird in südwestlicher Richtung bis zu der nordöstlich von der Stadt nahe beim Kirchhof anzulegenden Station Pföflingen geführt. Von da zieht sich die Bahn meist geradlinig hinter der Stadt bis an deren Ende, überschreitet die Thalsohle der Echaz, schlägt die Richtung gegen die beiden Papierfabriken ein und wird alsdann über die Staatsstraße an den linkseitigen Bergabhang geführt und gelangt in südöstlicher Richtung, die Staatsstraße auf gleicher Höhe zweimal kreuzend, zum Haltepunkt bei der Spinnerei Unterhansen. Alsdann zieht sich die Bahn in südlicher Richtung am linkseitigen Bergabhang hin bis an das obere Ende des Orts Unterhansen, wo sie die Staatsstraße überschreitet. Von der zwischen Unter- und Oberhansen anzulegenden Haltestelle geht die Bahn an das rechtseitige Thalgehänge, dieses nur wenig anscheidend, bis zu dem noch auf Oberhanser Markung vorgesehenen vorläufigen Endbahnhof Honau.

¹⁾ Vergl. Archiv 1889 S. 596 ff. und 724.

In dem Verfahren zum Zwecke der Zwangsenteignung wird die königl. Eisenbahnverwaltung durch die Bauabtheilung der königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen vertreten.

Als Enteignungsbehörde wird die königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen bestellt.

Großherzogthum Oldenburg. Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg, betr. den weiteren Ausbau des oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Dem Landtage mittelst Schreibens vom 16. Oktober 1890 vorgelegt.

Artikel 1. Das Netz der oldenburgischen Staatseisenbahnen soll durch die Herstellung folgender normalspurriger Bahnen untergeordneter Bedeutung weiter ausgebaut werden:

- a) von Lohne bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Bramsche mit einer Abzweigung nach Damme,
- b) von Vechta über Wildeshausen nach Delmenhorst,
- c) von Oldenburg nach Brake,
- d) von Nordenham nach Blexen,
- e) von Varel (Varelerhafen) über Bockhorn, Neuenburg, Zetel und Ellenserdamm (mit Abzweigung nach Ellenserdammersiel) nach Bockhorn.

Artikel 2. Die Herstellung der im Artikel 1 aufgeführten Bahnen soll thunlichst innerhalb eines Zeitraums von sechs Jahren erfolgen.

Artikel 3. Die Ausführung der im Artikel 1 unter a, b, c und e aufgeführten Bahnen ist davon abhängig, daß die beteiligten Kommunalverbände (Amtsverbände, Gemeinden) die Verpflichtung übernehmen, neben der unentgeltlichen Bereitstellung des für die Bahn nebst Zubehör innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Bodens dem Staat einen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Zuschuß zu den veranschlagten Bankkosten zu leisten und zwar:

- a) für die unter a und b aufgeführten Bahnen von 15 pCt.,
- b) für die unter c und e aufgeführten Bahnen von 20 pCt.

Die Ausführung der im Artikel 1 unter a und b aufgeführten Bahnen ist außerdem dadurch bedingt, daß vorgängig durch eine Verständigung mit der königl. preussischen Regierung die Weiterführung der Bahn Lohne — Landesgrenze auf preussischem Staatsgebiet zum Anschluß an die oldenburgische Staatsbahn Quakenbrück — Osnabrück gesichert wird.

Artikel 4. Zur Bestreitung der Kosten der Herstellung der im Artikel 1 aufgeführten Bahnen, soweit solche dem Staat zufallen, bezw. zur Verzinsung und Tilgung der deshalb etwa aufzunehmenden Anleihen, sowie für später etwa zu beschließende Erweiterung des Netzes oder sonstige Ergänzungen, deren Kosten nicht aus dem Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung zu bestreiten sind, soll unter der Verwaltung des Staatsministeriums ein Eisenbahnbanfonds errichtet werden.

Derselbe wird dotirt:

- a) durch Ueberweisung von Zuschüssen aus der Landeskasse des Herzogthums,
- b) durch Ueberweisung desjenigen Antheils des jährlichen Betriebsüberschusses der Eisenbahnverwaltung, welcher sich nach Abführung der im Voranschlag der Finanzperiode festgestellten Summen an die Landeskasse und an den Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung ergiebt.

Artikel 5. Es wird für jede Finanzperiode mit Zustimmung des Landtags festgestellt:

- a) welche Zuschüsse aus der Landeskasse des Herzogthums (Art. 4 a) dem Eisenbahnhaufonds überwiesen werden sollen,
- b) welche Verwendungen nach Maßgabe des Artikels 1, bezw. Artikels 4 Abs 1 ans dem Eisenbahnhaufonds erfolgen bezw. welche Anleihe für Rechnung desselben etwa aufgenommen werden sollen.

Für die anzunehmenden Anleihen gilt der Grundsatz, daß deren Tilgung aus den Einkünften des Eisenbahnhaufonds so rasch, als die Aufgaben des letzteren es gestatten, zu bewirken ist.

Artikel 6. Das Staatsministerium wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Oesterreich-Ungarn. Das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Gesetze, Erlasse u. s. w.

(No. 123:) Erlaß der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 12. Oktober 1890, betr. die rechtzeitige telegraphische Anzeige der Bahnunfälle. (No. 126:) Erlaß des k. k. Handelsministers vom 20. Oktober 1890, betr. die einheitliche Bezeichnung der mit elektrischen Interkommunikationssignalen (System Rayl) versehenen Wagen. (No. 138:) Desgl. vom 10. November 1890, betr. die Mittheilung der von ausländischen Behörden über die Zulassung von Viehsendungen aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern getroffenen Verfügungen an die unterstehenden Organe. (No. 140:) Desgl. vom 25. Oktober 1890, betr. Maßnahmen zum Zwecke einer wirksamen Kontrolle der ordnungsmäßigen Durchführung der Desinfektion bei Viehtransporten auf Eisenbahnen. (No. 147:) Erlaß des k. k. Handelsministers vom 20. Dezember 1890, betr. die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge beim Befahren der Wechsel gegen die Spitze.

Oesterreich. Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47510, über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben.

Veröffentl. im Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 4. November 1890 S. 1911 ff.

§ 1.

Auf Grund und in Ausführung der Bestimmungen:

- in §§ 4 und 7 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. No. 1 ex 1852;
 - in § 10, lit. e des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238;
 - in § 8 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 1. Juli 1874, R.-G.-Bl. No. 75;
 - in Artikel IV des Gesetzes vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. No. 64, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen;
 - wie auch im Nachhange zu der Verordnung vom 16. November 1885, R.-G.-Bl. No. 162, betreffend die Publikationsfrist für Eisenbahngütertariife,
- wird hinsichtlich der Veröffentlichung der Eisenbahntarife für den Personen- und Güterverkehr und der Abänderung derselben Nachstehendes verfügt.

I. Gegenstand der Veröffentlichung.

§ 2.

Sowohl im internen österreichischen Verkehre, als auch im Verkehre mit Ungarn und mit dem Auslande sind nach den gegenwärtigen Vorschriften zu veröffentlichen:

1. neu einzuführende Tarife (§ 3);
2. Tarifänderungen (§§ 4 und 5);
3. Zusammenstellungen direkter Frachtsätze (§ 6);
4. Aufhebungen bestehender Tarife oder der in solchen enthaltenen Tarifsätze (§ 7).

§ 3.

Als neue einzuführende Tarife sind sowohl Tarife mit den dazu gehörigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen für neu zu eröffnende Bahnen, als auch solche für neue Eisenbahnverbände zu behandeln.

§ 4.

Unter Tarifänderungen sind insbesondere zu verstehen:

- Aenderungen und Ergänzungen bestehender Tarife und Tarifsätze, und zwar auch der Schleppbahngebühren, wenn letztere in den Kumulativsätzen enthalten oder dem Tarife besonders beigedruckt sind;
- nachträgliche Berichtigungen von Tarifsätzen, welche insbesondere, wenn es sich um Erhöhungen handelt, der sich hieraus ergebenden rechtlichen Konsequenzen wegen unter ausdrücklicher Hervorhebung des unterlaufenen Irrthumes (Druck- oder Berechnungsfehlers) stets als solche zu bezeichnen sind;

Uebertragungen billigerer offizieller oder im Begünstigungswege zugestandener Taxen von Konkurrenzrenten auf die eigene Route, insofern solche Uebertragungen nicht als Bonifikationen (vergl. § 8) zur Durchführung gelangen, oder lediglich als Restitution von Portodifferenzen in den im § 50, Punkt 3 des Betriebsreglements vorgesehenen Fällen (bei Fehlinstradierungen) zu betrachten sind;

ferner auch Aenderungen, Ergänzungen und Auslegungen der zu den bestehenden Tarifen gehörigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen.

§ 5.

Tarifänderungen erfolgen:

- a) durch Hinansgabe von fortlaufend zu nummerirenden, der Zahl nach jedoch möglichst zu beschränkenden Nachträgen zu den betreffenden Tarifen;
- b) durch die Nenanlage eines Tarifes, welcher, sobald dies mit Rücksicht auf den erforderlichen Arbeitsaufwand und die auflaufenden Kosten irgendwie zulässig erscheint, stets dann stattzufinden hat, wenn bereits mehrere Nachträge zu einem Tarife erschienen sind;
- c) durch Nenaufgabe von Nachträgen, welche vornehmlich zu dem Zwecke Platz zu greifen hat, um zu vermeiden, daß Nachträge stückweise durch andere Nachträge ersetzt werden;
- d) im Instruktionswege mittelst Zirkularen, was jedoch bei Tarifänderungen, die für das Publikum allgemeine Geltung haben, nur dann zulässig ist, wenn die Geringfügigkeit des Gegenstandes die Aufstellung eines eigenen Nachtrages nicht rechtfertigt.

Dies gilt beispielsweise von nachträglichen Tarifberichtigungen, durch welche Ermäßigungen bestehender Tarifsätze hervorgerufen werden.

Derartige Tarifänderungen sind in den nächst erscheinenden Tarifauftrag unter Bezeichnung des ursprünglichen Einführungs termines aufzunehmen.

Texturen zu Tarifen sind nur als Beilagen zu Zirkularen zur Erleichterung der formellen Durchführung der im Instruktionswege verfügten Tarifänderungen gestattet.

§ 6.

Zusammenstellungen direkter Frachtsätze für häufiger vorkommende Relationen, in welchen entweder keine direkten Tarife bestehen, oder wo die vorhandenen direkten Tarife durch anderweitige Tarifsätze bereits wieder unterboten erscheinen, sind, wenngleich dieselben zunächst für den internen Gebrauch der Bahnorgane bestimmt sein sollten, ebenso wie „neu einzuführende Tarife“, bzw. „Tarifänderungen“ kund zu machen.

§ 7.

Unter Aufhebung bestehender Tarife oder der in solchen enthaltenen Tarifsätze ist nicht allein deren vollständige Beseitigung, sondern auch deren Ersetzung durch einen neuen Tarif zu verstehen.

Im Falle der Aufhebung in einem Tarife enthaltener Tarifsätze nicht obnein aus Anlaß der Hinansgabe eines Nachtrages zu diesem Tarife, sondern durch einen anderen Tarif erfolgt — sei es, daß die betreffenden Relationen in den letzteren

Tarif neu einbezogen oder für dieselben überhaupt keine Sätze mehr erstellt werden — so ist dies auch in einem gleichzeitig hinauszugebenden, diese Aufhebung allein behandelnden Nachtrage zu dem ursprünglichen Tarife präzise zum Ausdrucke zu bringen.

§ 8.

Tarifiermäßigungen im Güterverkebre (Refaktien, Bonifikationen, Rückvergütungen, Rabatte und dergleichen), sowie der eventuell zur Einhebung gelangende Agiozuschlag sind nach den hierfür geltenden besonderen Vorschriften zu veröffentlichen.

II. Form der Veröffentlichung.

§ 9.

Die Veröffentlichung erfolgt:

A. Im Allgemeinen:

durch Ankündigung des Erscheinens, und zwar:

1. durch Anschlag in den Stationen (§ 10);
2. durch Kundmachung in öffentlichen Blättern (§§ 11 und 12);

aufserdem aber noch insbesondere:

B. hinsichtlich der in Geltung stehenden oder neu einzuführenden Tarife (Tarifnachträge):

3. durch Auflegen zur Einsicht des Publikums (§ 13);
4. durch Uebermittlung an die Handels- und Gewerbekammern (§ 14);
5. durch Abgabe an das Publikum (§ 15);
6. durch Aufnahme in das offizielle Kursbuch des k. k. Handelsministeriums und der Eisenbahnverwaltungen (§ 16);

C. hinsichtlich der zur Aufhebung gelangenden Tarife (Tarifnachträge):

7. durch Aufzählung in den neuen Tarifen und Tarifnachträgen (§ 17).

§ 10.

1. Anschlag in den Stationen.

In den Stationen sind anzuschlagen:

- a) Ankündigungen über die Neueinführung, Aenderung oder Aufhebung der die betreffende Station berührenden Tarife;
- b) Fahrpreistabellen in möglichst großer, leicht lesbarer Schrift, und zwar nicht allein nächst den Kassenfenstern, sondern in Stationen, wo ein größerer Verkehr stattfindet, auch an sonstigen leicht zugänglichen Plätzen der Eingangsballen;
- c) in den Eingangshallen, Wartesälen, Güterexpediten u. s. w.: eine Ankündigung, durch welche auf das Auflegen der Tarife und des Betriebsreglements zur Einsicht des Publikums (vergl. § 13) aufmerksam gemacht wird.

§ 11.

2. Kundmachung in öffentlichen Blättern.

Die Kundmachung bat jedenfalls im „Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ stattzufinden.

In die Tarife selbst ist an geeigneter Stelle die Bemerkung aufzunehmen, daß etwaige Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen in dem genannten Verordnungsblatte zur Verantbarung gelangen werden.

Die für dieses Blatt bestimmten Kundmachungen sind in der Weise einzurichten, daß dieselben zweierlei Aufschriften erbalten.

Die erste Aufschrift hat, insofern es sich um Lokaltarife, bezw. um Anschlußtarife ohne besondere Namen handelt, die Firma der in Frage kommenden Bahnverwaltung, bezw. die Firmen sämtlicher beteiligten Bahnverwaltungen zu enthalten.

Im Falle es sich dagegen um Verbandtarife handelt, ist anstatt der Firmen der Name des betreffenden Verbandes zu setzen.

Die zweite Aufschrift hat in einer kurzen Kennzeichnung des Inhaltes der Publikation, als: „Einführung eines neuen“ oder „Aufhebung eines hestehenden Tarifes“, „Nachtrag x zu einem derartigen Tarife“, „Einbeziehung von Stationen in einen Verbandverkehr“ u. dergl. zu dienen.

Die Kundmachungen sind nur dann mit der Unterschrift einer Verwaltung zu versehen, wenn die Publikation von dieser Verwaltung Namens eines Verbandes oder sonst mehrerer beteiligten Verwaltungen erfolgt.

In den Text der Kundmachungen sind die wesentlichsten Punkte des Inhaltes des zu veröfentlichenden Tarifes in möglichst gedrängter Form, jedoch mit thunlichster Vollständigkeit aufzunehmen, um jenem Teile des Publikums, für welchen jede einzelne Publikation bestimmt ist, die erforderlichen Anhaltspunkte hierfür zu geben.

Endlich ist der Angabe aller jener Tarife, bezw. Tarifnachträge, deren Aufhebung durch die neue Publikation erfolgt, eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die betreffenden Kundmachungen, welche an die Administration des Verordnungsblattes im kürzesten Wege einzusenden sind, gelangen in der hierfür bestimmten Rubrik desselben in einheitlicher Form zum Abdrucke.

In diesen Kundmachungen, sowie in den laut § 10 unter 1 a vorgeschriebenen Ankündigungen ist stets nicht nur der Monat, sondern auch der Tag der Veröffentlichung anzusetzen.

Die Ankündigung in sonstigen öffentlichen Blättern, sowie die Form der diesbezüglichen Kundmachungen bleibt der Bestimmung jeder Eisenbahnverwaltung überlassen, wobei jedoch insbesondere auf die in den Gesellschaftsstatuten bezeichneten Blätter gehörig Bedacht zu nehmen ist.

§ 12.

Die Ankündigung in öffentlichen Blättern ist zu veranlassen:

1. Im Lokalverkehre jeder Bahn durch die deren Betrieb führende Verwaltung;
2. in Anschluß- und Verbandverkehren:
 - a) im Falle die geschäftsführende Verwaltung eine österreichische Bahnverwaltung ist, durch diese;

- b) wenn die Geschäftsführung dagegen von einer ungarischen oder ausländischen Bahnverwaltung besorgt wird, durch jene österreichische Verwaltung, welcher die Vorlage der betreffenden Tarife an die österreichische Aufsichtsbehörde ohliegt.

§ 13.

3. Anfliegen zur Einsicht des Publikums.

Die Personen- und Gütertarife u. s. w. jeder Verwaltung, sowie das Betriebsreglement, haben nicht nur in deren Zentrale, sondern auch in einem stets zugänglichen Bureau jeder Station zur Einsicht des Publikums bereit zu liegen, die Tarife jedoch nur soweit, als sie die einzelnen Stationen betreffen.

§ 14.

4. Uehermittlung an die Handels- und Gewerhekammern.

Sämmtlichen Handels- und Gewerhekammern, in deren Bezirk die Linien einer Bahnverwaltung ganz oder theilweise gelegen sind, ist von den die Interessen dieser Bezirke berührenden Tarifen und Tarifnachträgen u. s. w. je ein Exemplar zuzumitteln.

Nach Umständen ist auch gegenüber anderen Handels- und Gewerhekammern, die an den hezüglichen Tarifen interessirt sind, der gleiche Vorgang einzuhalten.

§ 15.

5. Abgabe an das Publikum.

Jedermann muß die Möglichkeit geboten werden, sich die Tarife jederzeit auf eine bequeme und wenig zeitraubende Art zu verschaffen.

Zu diesem Behufe sind in den größeren Stationen Exemplare sowohl der dieselben berührenden Tarife, als auch des Betriebsreglements zur Abgabe an das Publikum bereit zu halten.

Das Betriebsreglement ist demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Auf den Tarifen und Tarifnachträgen ist der Ort, an welchem Exemplare zu erhalten sind, und, wenn die Abgabe nicht etwa unentgeltlich stattfindet, der Verkaufspreis ersichtlich zu machen.

Der Verkaufspreis der Tarife und Tarifnachträge soll wenn möglich auch schon in den Publikationen über deren Einführung angegeben werden.

§ 16.

6. Aufnahme in das offizielle Kurshuch des k. k. Handelsministeriums und der Eisenbahnverwaltungen.

Die Fahrpreise und reglementarischen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sind in das offizielle Kurshuch des k. k. Handelsministeriums und der Eisenbahnverwaltungen aufzunehmen.

Die näheren Bestimmungen über den hiebei einzuhaltenden Vorgang, über das Anfliegen des Kurshuches in den Eisenbahnstationen und über dessen Verkauf an das Publikum sind in der Verordnung vom 1. April 1884, Z. 6191 H.-M., über die Vorlage, die amtliche Behandlung und die Kundmachung der Fahrordnung (C.-Bl. 1884 No. 43) enthalten.

§ 17.

7. Aufzählung der zur Aufhebung gelangenden Tarife (Tarifnachträge) in den neuen Tarifen und Tarifnachträgen.

In neuen Tarifen und Tarifnachträgen sind alle jene Tarife und Tarifnachträge, sowie alle Frachtsätze und Tarifbestimmungen, welche durch neue ersetzt oder sonst modifiziert, bezw. gänzlich aufgehoben werden, nach Datum und Zahl, eventuell unter Angabe der betreffenden Seitenzahlen des Tarifes oder Nachtrages genau anzugehen.

Bei Aufhebung eines grösseren Theiles eines Tarifes oder falls theilweise Aufhebungen schon vorausgegangen wären, ist auch hervorzuheben, welche Theile noch in Kraft bleiben.

Sobald ein theilweise bereits aufgehobener Tarif in Folge eines neuen Tarifes gänzlich außer Kraft tritt, ist auf dem neuen Tarife diese gänzliche Aufhebung ausdrücklich anzugehen, und genügt es daher keineswegs, wenn nur die Aufhebung des noch bestehenden Tarifrestes zum Ausdrucke gelangt.

III. Fristen für die Veröffentlichung.

§ 18.

1. Vierzehntägige Frist.

Die Veröffentlichung hat im Allgemeinen mindestens vierzehn Tage vor dem Zeitpunkte zu erfolgen, mit welchem der veröffentlichte Tarif, bezw. die bezügliche Tarifmaßnahme in Wirksamkeit treten soll.

Diese Frist bezieht sich auf die in § 10 unter 1a, ferner in den §§ 11, 13, 15 und 17 vorgeschriebenen Arten der Veröffentlichung; bei neu zu eröffnenden Bahnlinien jedoch nur auf die Kundmachung in öffentlichen Blättern.

Ohige Frist hat ferner für Tarifermäßigungen durch Berichtigung von unterlaufenen Druck- und Berechnungsfehlern, sowie für die unter § 6 erwähnten Zusammenstellungen keine Geltung.

§ 19.

2. Sechswöchentliche Frist.

Änderungen der Eisenbahngütertarife, welche eine Erhöhung bestehender Frachtsätze (Transport- und Manipulationsgebühren für Eilgut und gewöhnliches Frachtgut) in sich schließen, sind sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit treten, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

Diese Frist bezieht sich auf die im § 10 unter 1a, ferner im § 11 vorgeschriebenen Arten der Veröffentlichung, sowie auch auf jene Fälle, in welchen die Erhöhung der Tarifsätze nur indirekte durch Abänderung der Tarifbestimmungen (z. B. durch Ausschließung von früher zugelassenen Verpackungsweisen) erfolgt.

Dagegen hat die ohige Frist keine Anwendung auf die in Folge Besserung der österreichischen Valuta in Handelsverkehr mit dem Auslande eintretenden, in den Tarifen vorgesehenen Erhöhungen, ferner auf Erhöhungen, welche durch Tarifberichtigungen eintreten, in welchen beiden Fällen die vierzehntägige Kundmachungsfrist gilt.

IV. Schlufsbestimmungen.

§ 20.

Durch die gegenwärtige Verordnung, welche mit 15. November 1890 in Wirksamkeit tritt, werden die in der Beilage verzeichneten Erlasse des k. k. Handelsministeriums und der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen aufgehoben.

Der Herr königl. ungarische Handelsminister, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft gleichzeitig eine entsprechende Verfügung für die Eisenbahnen in den Ländern der ungarischen Krone.

Italien. Reglement vom 13. April 1890, betr. den Verkehr von Lokomotiven, welche mittelst Dampfes oder anderer mechanischer Kraft betrieben werden, auf den Landstraßen.

Veröffentlicht im *Giornale del genio civile*, Mai/Juni-Heft 1890. S. 130 ff.

Das Reglement enthält in vier Abschnitten 34 Artikel. Im I. Abschnitt (Art. 1—8) werden die Behörden bezeichnet, welche die Erlaubniss zum Verkehr einer Lokomotive auf einer Landstrasse zu erteilen haben, und die allgemeinen Bedingungen festgestellt, unter welchen diese Erlaubniss — stets nur auf einen beschränkten Zeitraum von höchstens 9 Jahren — erteilt wird. Der Abschnitt II (Art. 9—26) enthält die einzelnen Bestimmungen über den Bau und Betrieb derartiger Lokomotiven, Abschnitt III (Art. 27—29) Strafbestimmungen. Abschnitt IV (Art. 30—34) Uebergangsbestimmungen.

Rufsland. Verordnung vom 18./30. September 1890, betr. Abänderung einiger Bestimmungen der provisorischen Vorschriften über die der Zollbehandlung unterliegenden Eisenbahnsendungen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom ^{25. September} 7. Oktober 1890.

Die Abänderungen beziehen sich hauptsächlich auf die Bedingungen, unter denen Güter und Reisegepäck ohne zollamtliche Besichtigung an der Grenze in Rufsland eingeführt werden können. Derartige Güter oder Gepäckstücke müssen in sicher verschlossenen Wagen, Wagenabteilungen oder Behältern befördert werden. Darüber, ob der Verschluss genügend sicher ist, entscheiden die dazu von der böberen Zollbehörde bestimmten Beamten und der Eisenbahnagent. Bei Meinungsverschiedenheit entscheidet der Bezirksvorstand.

Kaiserlicher Erlafs vom 16. 28. April 1890 (in die Gesetzsammlung eingetragen am 16. 28. Oktober 1890), betr. die Errichtung einer Spar- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der Grofsen Russischen Eisenbahngesellschaft.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom ^{23. Oktober} 3. November 1890.

In Gemäfsheit der Bestimmungen des kaiserl. Erlasses vom 30. Mai 1888 (vergl. Archiv 1888 S. 905) wird bei der Grofsen Russischen Eisenbahngesellschaft

eine Kasse errichtet, deren Zweck es ist, den aus dem Dienste der Gesellschaft ausscheidenden Bediensteten, sowie den Wittwen und Waisen, welche von gestorbenen Gesellschaftsbediensteten hinterlassen werden, Unterstützungen zu gewähren. Das Kapital der Kasse besteht aus drei Fonds: dem Sparfonds, dem allgemeinen und dem besonderen Unterstützungsfonds. In den Sparfonds fließen:

- a) monatliche Beiträge der Kassenmitglieder in Höhe von 6 pCt. aus der Einnahme an Gehalt, Prämien, Tage- und Fahrtgeldern, wobei der Gesamtbetrag des zu den Beiträgen heranzuziehenden Einkommens nicht höher als auf 2 400 Rbl. zu rechnen ist, wenn das wirkliche Einkommen diesen Betrag auch übersteigt;
- b) Beiträge in Höhe von 10 pCt. von den den Mitgliedern gewährten besonderen Geldbelohnungen;
- c) die den Mitgliedern gewährten Gehaltszulagen für die ersten 3 Monate;
- d) freiwillige Beiträge der Kassenmitglieder;
- e) die Zinsen des angesammelten Kapitals und die bei der Verwaltung desselben sich ergebenden Gewinne.

In den allgemeinen Unterstützungsfonds fließen:

- a) monatliche Einzahlungen der Gesellschaft aus den Betriebseinnahmen im Betrage der Hälfte des Gesamtbetrags der vorher unter a bezeichneten Beiträge der Mitglieder;
- b) die Einnahmen aus dem Verkaufe der innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abgeforderten Güter und Gepäckstücke;
- c) die Zinsen des angesammelten Kapitals und die bei dessen Verwaltung sich ergebenden Gewinne.

In den besonderen Unterstützungsfonds fließen Strafgeelder, welche von den Bediensteten eingezogen werden, die Zinsen der Darlehne und Vorschüsse auf Gehalt, welche Bedienstete empfangen u. dergl. m.

Bei dem Spar- und dem allgemeinen Unterstützungsfonds werden für jedes Mitglied besondere Rechnungen geführt. Scheidet ein Bediensteter aus dem Dienste, so wird der bis zum Tage seines Ausscheidens im Sparfonds ihm gutgeschriebene Betrag ausbezahlt, stirbt er, so erfolgt die Anzahlung an die von ihm bei Lebzeiten durch rechtskräftige Willensäußerung bezeichneten Personen oder beim Mangel einer solchen Aenfserung an die gesetzlichen Erben. Aus dem allgemeinen Unterstützungsfonds erhalten ausscheidende Bedienstete, welche zum Lokomotiv-, Fahr- und Rangirpersonal gehören und mindestens 8 Jahre Beiträge geleistet haben, von dem ihnen am Tage des Ausscheidens zu Gute stehenden Betrage 51 pCt. und für jedes weitere Beitragsjahr 7 pCt. mehr ausbezahlt. Alle übrigen Bediensteten müssen mindestens 10 Jahre Beiträge geleistet haben und erhalten dann 50 pCt. ihres Guthabens und für jedes weitere Beitragsjahr 5 pCt. mehr. Die Anzahlungen an die Mitglieder sollen indessen in keinem Falle den Gesamtbetrag des Guthabens derselben am Tage des Ausscheidens aus dem Dienste übersteigen. Scheidet ein Mitglied durch Tod aus, so werden diese Beträge, ebenso wie die aus dem Sparfonds zu zahlenden an die Erben ausbezahlt. Aus dem besonderen Unterstützungsfonds sollen an besonders bedürftige, in Folge von Krankheit oder Verwundung aus dem Dienste geschiedene Mitglieder sowie an Kinder von solchen Unterstützungen gewährt werden.

Bücherschau.

Besprechungen.

Ackermann Th. Die Wegebaulast im Geltungsbereiche des Preussischen Landrechts. Eine Zusammenstellung des gegenwärtig geltenden Rechts, erläutert aus den Entscheidungen und Entscheidungsgründen der höchsten Gerichtshöfe, sowie aus den Motiven zu den früher der Landesvertretung unterbreiteten Entwürfen einer Wegeordnung. Zweite umgearbeitete Auflage. Breslau 1890. J. U. Kerns Verlag (Max Müller).

Der ersten im Jahre 1888 erschienenen Auflage der vorbezeichneten Schrift, welche vorzugsweise die den Eisenbahnen zufallende Wegebaulast berücksichtigte, hat der Verfasser eine zweite folgen lassen und dabei den Gegenstand der Schrift nicht unerheblich erweitert. Insbesondere hat das Wegerecht der einzelnen Provinzen darin eine so eingehende Berücksichtigung gefunden, daß der diesem gewidmete Theil ein volles Drittheil der gesammten Schrift in Anspruch nimmt. Der Darstellung des provinziellen Wegerechts ist eine Erörterung der für die Wegebaulast in Betracht kommenden allgemeinen Begriffe, nämlich des Begriffs der öffentlichen Wege, des Umfangs der Wegebaulast, der Privatrechte an öffentlichen Wegen, und der Rechtsgrundlagen der Wegebaulast (Gewohnheit, Herkommen, Observanz, besondere Rechtsgründe) vorausgeschickt. Es folgt ihr die Darstellung der Wegebaulast der Eisenbahnen und der auf dem Straßen- und Baufluchtengesetze beruhenden bezüglichen Last. Den Abschluß des materiellen Wegerechts bilden die Bestimmungen des allgemeinen Landrechts, welche sich auf Wege irgend welcher Art beziehen. Der zweite Theil der Schrift ist dem Verfahren gewidmet, welches für Wegeangelegenheiten sowohl bei Handhabung der Wegepolizei, wie auch in Verwaltungsstreitsachen zur Anwendung kommt. Zur leichtern Orientirung dient ein alphabetisches Sachregister.

Die Art der Behandlung ist durch den Titel im Allgemeinen bereits angedeutet. Es sind Erläuterungen der verschiedenen Materien des Wege-

rechts durch gesetzliche Bestimmungen, durch die Grundsätze, welche sich aus den höchstinstanzlichen, gerichtlichen Entscheidungen, insbesondere denen des Oberverwaltungsgerichts ergeben, und einzelner Ministerialerlasse unter Benutzung der Motive der Entwürfe einer Wegeordnung, welche der Landesvertretung vor längerer Zeit vorgelegen haben. Wo Gesetze bestehen, an deren Bestimmungen sich die Erläuterungen nach Art eines Kommentars anlehnen konnten, ist dies geschehen; im Uebrigen sind dieselben nach den durch den Gegenstand gegebenen sachlichen Gesichtspunkten geordnet. So dienen bei der Darstellung der Wegebaulast der Eisenbahnen zunächst die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 zum Anhalt; alsdann werden die Privatwege der Eisenbahnen aller Art, die Verpflichtungen der Eisenbahnen als Anlieger öffentlicher Wege, die Kreuzung, die Verlegung öffentlicher Wege und endlich die Herstellung neuer öffentlicher Wege, insbesondere der Bahnhofszufuhrwege der Erörterung unterzogen. Innerhalb der einzelnen Rubriken ist die Anordnung eine chronologische.

Eine systematische Zusammenstellung der für die Wegebaulast geltenden, in Gesetzen und gerichtlichen Erkenntnissen ausgesprochenen Rechtsgrundsätze, wird Jedem, dessen geschäftliche Thätigkeit ihn auf dieses schwierige Rechtsgebiet hinführt, sehr willkommen sein, und insbesondere gilt dies von den Eisenbahnverwaltungen, für welche das Recht der öffentlichen Wege fast nach jeder Richtung von der größten praktischen Bedeutung ist. Die Benutzung einer solchen darf jedoch nur mit Vorsicht geschehen. Eine systematische Zusammenstellung ausgesprochener Rechtsgrundsätze ist noch keine systematische Bearbeitung des Gegenstandes, worauf sich dieselben beziehen. Nicht nur die Kritik, sondern auch die Vermittelung der verschiedenen gerichtlichen Entscheidungen, auf welche eine systematische Bearbeitung ohne weiteres hindrängt, ist dabei ausgeschlossen. Daraus erwächst die Gefahr, daß Grundsätze aufgeführt werden, welche unter sich nicht im Einklange stehen, ohne daß der Leser erfährt, worin der Widerspruch seinen Grund hat; oder solche, welche nach der herrschenden Ansicht irrthümlich sind. Auch in der vorliegenden Schrift ist diese Gefahr nicht völlig vermieden. In letzterer Beziehung mag auf die Entscheidung des vormaligen Obertribunals auf S. 80 No. 5 hingewiesen werden, in welcher irrthümlich die Pflicht des Eisenbahnunternehmers zum Schadensersatz angenommen wird, wenn bei Ausführung der Bahnanlage die angrenzenden Grundeigenthümer gegen Gefahren und Nachtheile nicht gesichert werden, auch wenn die Regierung dergleichen Einrichtungen nicht angeordnet hat. Ein Widerspruch besteht zwischen den, die Pflicht zur Herstellung von Bahnhofszufuhrwegen betreffenden,

Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts auf S. 98 unter No. 7. 1 und S. 102 No. 13, welcher nur darin seine Erklärung findet, daß das Oberverwaltungsgericht von seiner früheren Auffassung in der letzten Zeit gänzlich abgewichen ist. Auch in andern Richtungen ist die Schrift nicht gänzlich frei von einzelnen Mängeln. So ist z. B. der Grundsatz auf S. 80—81 unter 8, daß nicht nur die Landespolizeibehörde, sondern auch die örtliche Polizeibehörde berechtigt sei, Anlagen und Einrichtungen, welche in Folge des Eisenbahnbauens im öffentlichen Interesse erforderlich geworden sind, anzuordnen, in dieser Allgemeinheit unrichtig und in dieser Weise auch in der in Bezug genommenen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts nicht ausgesprochen; der Grundsatz auf S. 98 No. 9 hat unter den aus der Verlegung öffentlicher Wege erwachsenden Verpflichtungen der Eisenbahnen nicht seine richtige Stelle. Ungeachtet derartiger einzelner Mängel soll aber der Werth der Schrift durchaus nicht bestritten und das Verdienstvolle einer solchen Zusammenstellung voll anerkannt werden. Insbesondere kann dieselbe auch dem Eisenbahnfachmann mit dem aus den vorstehenden Bemängelungen sich ergebenden Vorbehalte empfohlen werden. *G.*

Sarrazin, O. und Oberbeck, H. Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit und ohne Uebergangskurven. Fünfte Auflage. Berlin, Julius Springer. 1890.

In der vorliegenden Auflage des trefflichen Buches ist die durch Beschluß des deutschen Bundesrathes vom 22. Mai 1890 unter gewissen Voraussetzungen zugelassene Vergrößerung der bis dahin auf den deutschen Nebenbahnen angewendeten Fahrgeschwindigkeit von 30 km bis auf 40 km in der Stunde berücksichtigt worden. Die auf Seite 13 enthaltene Tabelle, betreffend die bei Nebenbahnen anzunehmende Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges in Kurven ist demgemäß auch für Geschwindigkeiten von 35 und 40 Stundenkilometern berechnet. In der entsprechenden Tabelle für Hauptbahnen ist die bei der ehemaligen Main-Weserbahn gebräuchliche Formel für Ueberhöhungen beseitigt. Die Angaben über die von den technischen Vereinbarungen neuerdings empfohlene Einschränkung der Spurerweiterungen in Kurven sind aus der bereits hierauf rücksichtigenden 4. Auflage übernommen. Die Ausstattung des Buches, sowie die Aufeinanderfolge des Stoffes stehen im Uebrigen in genauer Uebereinstimmung mit der früheren Auflage, welche im Jahrgang 1888 Seite 424 dieser Zeitschrift angezeigt ist. *Km.*

Russell Tratman, E. E., Report on the substitution of metal for wood in Railroad ties. Washington 1890.

Diese von außerordentlichem Fleiße zeugende Arbeit des in Ingenieurkreisen wohlbekannten Verfassers bildet den Haupttheil des dritten Berichtes des Vorstandes der Forstabtheilung im amerikanischen Landwirtschaftsministerium, welcher über die Stellung der Eisenbahnen zur Forstwirtschaft handelt. Der Bericht zerfällt in zwei Abschnitte. Der erste enthält den Bericht des Abtheilungsvorstandes B. E. Fernow, in welchem die Frage des Holzverbrauchs für Eisenbahnzwecke sowohl von ihrer volkswirtschaftlichen als auch von der privatwirtschaftlichen Seite eingehend beleuchtet wird. Im zweiten Abschnitt berichtet Russell Tratman über den Ersatz hölzerner Schwellen, welche den hauptsächlichsten Verbrauchsgegenstand der Bahnen bilden, durch eiserne oder richtiger über die Verbreitung eiserner Schwellen und die mit ihnen erzielten Erfolge in allen Kulturländern der Erde.

Die Veranlassung zu dem bisher an den amerikanischen Wäldern ausgeübten Raubbau gahen in erster Linie die Eisenbahnen, denen namentlich von den kleineren Waldbesitzern die Schwellen um wenig mehr als den Arbeitslohn in mehr als genügenden Mengen angeboten werden. Sie gehen in Folge dessen in ihren Anforderungen so weit, daß sie nur junges Holz von solchen Stämmen abnehmen, welche entweder überhaupt nur eine einzige Schwelle oder doch aus jedem Schnitt nur eine Schwelle ergeben. Es ist nicht allein das Gesetz von Angebot und Nachfrage, welches die Preise regelt, vielmehr nutzen die Eisenbahnen die kleinen Besitzer, welche über die einschlägigen Marktverhältnisse nicht unterrichtet sind, zu ihrem Vortheile aus und erschweren durch Tarifmaßnahmen die Holzausfuhr aus ihrem eigenen Bahngebiet. Auf diese Weise sind sie in der Lage, die Preise nach ihrer Willkür zu regeln. Fernow ist der Ansicht, daß auf diese Raubwirtschaft nothwendiger Weise demnächst ein Rückschlag folgen müsse und gerade die älteren Bahnen, welche nicht mehr wie früher aus dem Vollen wirtschaften könnten, würden sich bald zur Anwendung des Eisens gezwungen sehen. Fernow weist darauf hin, daß die allgemeinere Verbreitung des Eisens zunächst und in erheblichem Maße im Interesse der Bahnen selbst liege, weniger allerdings mit Rücksicht auf die Anlagekosten, als die der Verbesserung des Oberbaues im Allgemeinen und der verminderten Unterhaltungslast, wodurch aber im Ganzen eine Kostenverminderung erzielt werde. Den Einwand, die Frage des eisernen Oberbaues liege noch in den Anfangsstadien, erachtet Fernow schon durch die von Tratman ermittelte Thatsache für vollständig widerlegt, daß auf der ganzen Erde nicht weniger als 50 000 km Oberbau ganz aus Eisen vorhanden sind. Im öffentlichen Interesse seien die Bahnen aber dringend

zu ermahnen, ihre alten Sünden wieder gut zu machen und nicht weiter sorgloser Ausübung des bisherigen Raubsystems Vorschub zu leisten, — um so dringender, als die Staatsverfassung keine Mittel an die Hand gebe, die Verwaltungen hierzu zu zwingen.

Der jährliche Holzverbrauch übersteigt heute das Doppelte des zu erwartenden Nachwuchses. Allein die Zahl der jährlich für Auswechsellungen erforderlichen Bahnschwellen beträgt in roher — wahrscheinlich noch um 30 pCt. zu niedrig gegriffener — Annäherung 60 Millionen, für Neubauten treten noch weitere 13 Millionen Schwellen hinzu, was insgesamt einem Holzbedarf von $10\frac{1}{3}$ Millionen cbm Rohmaterial entspricht. Eichenholz liefert hiervon 60 pCt. Weitere 3,8 cbm Rohmaterial werden für Brückenbauten und ähnliche Zwecke verwendet. Dies Alles ist gleichbedeutend mit dem Ausholzen von mehr als 405 000 ha Naturwald. Um den danernden Bedarf zu decken, würde es einer 10 bis 15 Mal so großen Waldfläche bei sorgfältigem forstwirtschaftlichem Betriebe oder des 50-fachen Betrages an natürlichen Waldungen, d. h. mehr als 10 pCt. der Gesamtwaldungen der Vereinigten Staaten bedürfen.

Im Einzelnen spricht Fernow über die Vortheile, welche schon durch sorgfältigere Erhaltung der zu verwendenden Hölzer zu erzielen seien. Er will nur die dauerhaftesten Hölzer verwendet, der Zeit des Fällens und der Art des Aufstapelns im Walde, der Beschaffenheit und Entwässerung des Bettungsmaterials mehr Sorgfalt als bisher zngewendet, die vom Schwamm angegriffenen Schwellen durch widerstandsfähigere ersetzt, Nagellöcher ausschliesslich gebohrt und alte Löcher beim Umnageln mit Holz ausgefüllt wissen. Ferner sollen durchweg Unterlagsplatten und bessere Befestigungsmittel verwendet und endlich die Hölzer imprägnirt werden. Fernow geht auf die einzelnen Punkte genauer ein unter Anführung zahlreicher Erfahrungsergebnisse amerikanischer Bahnen. Von besonderem Interesse sind die am Schlusse seines Berichtes entwickelten und durch Beispiele erläuterten mathematischen Ausdrücke zur Berechnung des finanziellen Werthes verschiedener Schwellensorten mit Rücksicht auf Anlage- und Unterhaltungskosten.

Der von Russell Tratman verfasste rein technische Theil des Werkes bringt über die zur Zeit in Anwendung befindlichen eisernen Schwellen eingehende Mittheilungen, nnter genauer Beschreibung und Abbildung der verschiedenen Systeme. Der Verfasser hat sich hierzu die meisten Unterlagen durch zahlreiche an die einzelnen Verwaltungen gerichtete Rrundschriften gesammelt, in welchen Auskunft über die allgemeinen Verhältnisse der Bahnen, genaue Mittheilungen namentlich über die verwendeten Schwellengattungen, ihre Behandlung, Kosten u. s. w., sodann auch über die Schienen und das Bettungsmaterial erbeten wurden. Die Sichtung und

übersichtliche Zusammenstellung des so gewonnenen massenhaften Materials hat zwei Jahre in Anspruch genommen. Der erste Theil des Trutman'schen Berichtes enthält auf 230 Druckseiten Einzelheiten, Beschreibungen, statistische Angaben über die einzelnen Schwellensysteme, geordnet nach den verschiedenen Ländern und Bahngebieten. Der zweite Theil faßt die Ergebnisse in kritischer Uebersicht nochmals zusammen.

Ueber die Verbreitung eiserner Schwellen in den verschiedenen Erdtheilen giebt die folgende Zusammenstellung, in welcher die Längenmaße in Kilometer umgerechnet sind, Aufschluß:

1 Erdtheil	2	3	4	5	6	7
	Eiserner Oberbau				Gesamtlänge aller Geleise	Verhältnis des gesammten eisernen Oberbaues (Sp. 5) zur Gesammtlänge aller Geleise (Sp. 6)
	Langschwellen	Einzelstützen	Querschwellen	Zusammen		
	km	km	km	km	km	%
Europa	5 855	405	10 045	16 305	212 634	7,7
Afrika	—	1 600	478	2 078	8 375	24,8
Australien	—	—	300	300	17 130	1,8
Asien	—	8 553	6 444	14 997	30 760	48,8
Süd- und Mittelamerika, Mexiko	—	5 563	535	6 098	31 332	19,5
Nordamerika	—	—	3	3	280 405	—
Westindien	—	—	—	—	1 998	—
	5 855	16 121	17 805	39 781	582 634	6,8

Der Gebrauch von Langschwellen nimmt ab, während Einzelstützen nur in heißen Ländern bei besonderen Betriebsverhältnissen vorkommen, wie in Aegypten und Ostindien. Der eiserne Oberbau überhaupt ist am ausgebreitetsten in Deutschland, Indien und Südamerika.

Am Schlufs des Berichts, dessen eingehendes Studium nur gelegentlich empfohlen werden kann, sind sämmtliche den Ersatz hölzerner Schwellen betreffende amerikanische Patente, deren Zahl vom Juli 1833 bis März 1890 491 beträgt, kurz erörtert. Km.

Miles Ferrarius, Dr., Die Eisenbahnen und die Kriegführung. Eine politisch-militärische Studie. Hamburg 1890. Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vorm. J. F. Richter).

Die Ausführungen dieses Eisenbahnsoldaten über die Bedeutung der Eisenbahnen für den Krieg, insbesondere nach den Erfahrungen der deutschen Kriege von 1866 und 1870, sowie des russisch-türkischen Krieges von 1878 sind wohl in erster Linie für einen größeren, nicht zu den eigentlich Sachverständigen gehörigen Kreis von Lesern bestimmt. Dafür spricht ihre Veröffentlichung in dem Sammelwerke: Deutsche Zeit- und Streitfragen. Der Zweck, dem gebildeten Leser einen klaren Begriff von der Bedeutung zu geben, welche heutigen Tages den Eisenbahnen für die Kriegführung beizubringen, wird aber auch durch die durchsichtige, fesselnde, an thatsächlichen Angaben reiche und doch knappe Darstellung vortrefflich erreicht. Besonders lehrreich sind die Angaben über das, was in den drei großen Staaten Deutschland, Frankreich und Rußland seit 1870 für die Entwicklung und Vervollkommen der militärischen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen geschehen ist; gewinnen wir doch auch daraus die beruhigende Ueberzeugung, daß Deutschland auch in dieser Beziehung hinter seinen beiden Nachbarn in keiner Weise zurückgeblieben ist. „Zu diesem Erfolge hat“, wie es auf S. 23 heißt, „die in Preußen bereits zum größten Theile vollzogene Verstaatlichung der Eisenbahnen wesentlich beigetragen, welche den Staat das Regiment der politisch-militärisch wichtigsten Linien selbst in die Hand nehmen ließ, um bei der Wahl der neuen Linien, Ausrüstung der Bahnen und der Betriebsmittel, Einrichtung der Stationen selbst zu entscheiden, ohne hierbei die Fühlung mit der wirtschaftlichen Verkehrspolitik irgendwie zu verlieren und die vornehmlichsten Aufgaben des Handels und Verkehrs dabei außer acht zu lassen.“

v. d. L.

Abt, Friedrich. Königl. bayerischer Generaldirektionssekretär. Die Praxis des Lokalbahnbetriebes. München, Verlag von Friedrich Bassermann. 1890.

In diesem Werke giebt der Verfasser eine Darstellung der Verwaltung und der Betriebsführung einer Lokalbahn, wie er eine, nach den Bestimmungen der Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung angelegte und ausgerüstete Eisenbahn bezeichnet, welche ausschließlich dem örtlichen Verkehre zu dienen hat. Die Darstellung bezieht sich nicht auf eine vorhandene, sondern auf eine von dem Verfasser erdachte Lokalbahn, welche er „Thyrnabahn“ nennt. Nach kurzen Angaben über die baulichen Anlagen und die Ausrüstung der Bahn, woraus sich

ergiebt, daß es sich um eine normalspnrige Stichbahn handelt, werden die Organisation der Verwaltung und des Betriebes eingehend dargelegt, und die Dienstanweisungen ausführlich mitgetheilt, welche danach für die Beförderung von Personen, Vieh und Gütern zu erlassen und den für Verwaltung und Betrieb erforderlichen Beamten und Arbeitern zu ertheilen sind.

Man darf wohl annehmen, daß für die „Thyrnabahn“ und ihre Einrichtungen im Wesentlichen die bayerischen Lokalbahnen die Grundlage bilden, welche dem Verfasser vermöge seiner amtlichen Stellung besonders gut bekannt sind. Die gewählte Form gewährte ihm den Vortheil, daß er sich nicht auf die Beschreibung der Einrichtungen dieser Bahnen zu beschränken brauchte, sondern auch eigene Vorschläge bringen konnte, wo ihm eine Aenderung oder Ergänzung nützlich erschien. Obwohl nach den Angaben des Verfassers nur berücksichtigt ist, was sich bereits in der Praxis bewährt hat, so hätte doch die Arbeit an Werth gewonnen, wenn man daraus entnehmen könnte, wo und insbesondere unter welchen Verhältnissen diese Bewährung erfolgt ist. Gerade bei Bahnen der beschriebenen Art sind die besonderen Verhältnisse von so ausschlaggebender Bedeutung, daß die Uebertragung anderswo bewährter Einrichtungen noch nicht den gewünschten Erfolg sichert, es ist dazu auch eine gewisse Uebereinstimmung der dabei in Frage kommenden Verhältnisse nöthig. Immerhin ist die Arbeit eine für die Förderung des Lokalbahnwesens verdienstliche, sie giebt ein bis in die Einzelheiten durchgeführtes Bild der Verwaltung und Betriebsführung einer Lokalbahn und wird für Jeden, der sich mit dem Betriebe solcher Bahnen befaßt, nicht ohne Nutzen sein.

Schr.

Schneeli, Dr. Max. Die rechtliche Natur des Eisenbahnfahr-scheins. Zürich. Kommissionsverlag von M. Ebell 1890. 118 S.

Die vorliegende Schrift dürfte wohl die erste sein, die in Form einer geschlossenen Monographie die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarten zu untersuchen und festzustellen unternimmt. Denn, wie der Verf. selbst gelegentlich mit Recht betont, haben die bisherigen Autoren auf dem Gebiete des Eisenbaburechts dies nur beiläufig oder zu speziellen Zwecken gethan. Dem gegenüber hat der Verf. sich die Aufgabe gestellt, auf breitester wissenschaftlicher Basis und unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse bisheriger Untersuchungen in Litteratur und Rechtsprechung die lange Reihe von Fragen, die sich an die Ausstellung und Benutzung der Eisenbahnfahrkarten knüpfen, in systematischer Gliederung zu behandeln, und die Resultate, zu denen er auf diesem Wege gelangt, lassen trotz ihrer vielfachen Anfechtbarkeit die Schrift als eine überaus werthvolle Bereiche-

rung der eisenbahnrechtlichen Litteratur erscheinen. In der vielumstrittenen Uebertragbarkeitsfrage steht der Verf. auf dem vermittelnden Standpunkte der Vertragstheorie; die Ausführungen über diese Frage, deren befriedigende Lösung naturgemäß als der praktische Endzweck einer jeden Untersuchung über die rechtliche Natur des Eisenbahnfahrcheins im Auge zu behalten ist, bilden dementsprechend den eigentlichen Kern der Schrift, wie denn auch die 9 „zusammenfassenden“ Sätze, in denen uns der Verf. am Schlusse seiner Schrift den Ertrag seiner Untersuchungen in Form kurzer Thesen bietet, sich fast ausschließlich auf sie beziehen. Eine eingehende Entgegnung auf die vielfachen, stets wohl durchdachten polemischen Ausführungen des Verf. gegen meine beiden Schriften über diese Frage, die nachgrade eines jener juristischen Räthsel zu werden scheint, deren Lösung ebensowenig möglich ist, wie die Quadratur des Kreises, muß einem anderen Orte vorbehalten bleiben. Nur soviel mag hier schon gegenüber der Schlussfähe des Verf., die sich gegen den Erlaß eines Gesetzes, welches die Strafbarkeit der Uebertragung von Rückfahrkarten bestimmt ausspricht, bemerkt werden, daß bei Lösung dieser Frage weder der rechtspolitische Gesichtspunkt, daß „die thatsächliche Möglichkeit der Uebertragung dieselbe bliebe“, noch auch der fiskalische ausschlaggebend sind. Es ist vielmehr vor Allem eine Frage der Kriminalpolitik und Volkspädagogik, ob es nicht geboten erscheint, eine Handlung strafrechtlich zu verfolgen, deren Berechtigung ursprünglich notorisch als mindestens zweifelhaft galt, und nur dadurch allmählich in weitesten Kreisen die Geltung einer durchaus erlaubten und rechtmäßigen erlangt hat, daß sie mit großer Leichtigkeit, mit noch größerer Sicherheit gegen Gefahr der Entdeckung und in Folge dessen mit immer wachsender Häufigkeit vorgenommen worden ist.

Berlin.

Morris de Jonge.

Fircks, Frhr. v. A., Hauptmann a. D., und **Petersilie, A. Dr.,** Professor, Mitglieder des königl. statistischen Büreaus. Taschenkalender für Verwaltungsbeamte auf das Jahr 1891. Achter Jahrgang. Berlin. Carl Heymann's Verlag.

Dieser geschmackvoll ausgestattete Kalender beginnt mit einem ausführlich und sorgsam bearbeiteten Kalendarium, welches reichlichen Platz für tägliche Aufzeichnungen bietet. Es folgen eine Anzahl leerer Blätter für Notizen und 39 Beilagen auf 320 eng, aber leserlich bedruckten Seiten. Die Beilagen sind 1. allgemeine Bestimmungen, 2. Personalnachweise, 3. wirthschaftliche Nachrichten. Sie enthalten u. A. alles Wissenswerthe über die Rang-, Dienst-, Besoldungs-, Pensionsverhältnisse der Verwaltungs-

beamten, Bestimmungen über die Tagegelder, Reisekosten, Umzugskosten und Auszüge aus einigen der wichtigeren Reichs- und preussischen Gesetze, welche im täglichen Dienste der Verwaltungsbeamten anzuwenden sind. Die Personalien sind vollständig nur für die höheren Verwaltungsbeamten des Reichs und Preussens angegeben, bei den übrigen Bundesstaaten beschränken sich die Angaben wesentlich auf die Sitze der höheren Verwaltungsbehörden. Sehr nützlich ist das alphabetische Verzeichniß aller Städte des Deutschen Reichs mit Namen, geographischer Lage, Einwohnerzahl, Servisklasse, Gerichtsbehörden, höheren Schulen und Namen des Bürgermeisters. — Die Auswahl und die Bearbeitung der Beilagen legen Zeugniß ab von dem richtigen Verständniß der beiden geschäftserfahrenen Verfasser für das, was von einem derartigen Kalender verlangt wird. Sie bieten nicht zu wenig, und — was beinahe noch wichtiger ist — nicht zu viel. Denn ein Taschenkalendar soll keine Gesetzesammlung sein, er soll nicht auf dem Schreibtisch stehen, sondern in der Tasche getragen werden. Dazu eignet sich auch das von der Verlagsbuchhandlung gewählte Format und der feste, jedoch nicht steife Deckel. Der Kalender kann allen höheren Verwaltungsbeamten, insbesondere auch den höheren Eisenbahnbeamten, bestens empfohlen werden.

v. d. L.

Kalender für Eisenbahntechniker, begründet von Edm. Heusinger von Waldegg, neubearbeitet von A. W. Meyer, Königl. Regierungsbaumeister, und

Kalender für Strafsen- und Wasserbau- und Kultur-Ingenieure, herausgegeben von Banrath A. Rheinhard.

Diese beiden, im Verlage von J. F. Bergmann in Wiesbaden erscheinenden Kalender liegen auch in der Ausgabe für 1891, ihrem achtzehnten Jahrgang, in der in dieser Zeitschrift schon oft besprochenen und rühmlichst bekannten inneren und äußeren Ausstattung vor. Dieselben sind wiederum in mehrfacher Hinsicht vervollständigt, umgearbeitet und berichtigt worden und werden sicher wieder den ungetheilten Beifall der betreffenden technischen Kreise finden.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs für das Jahr 1891. Neunter Jahrgang. Unter Redaktion fachmännischer, aktiver Kräfte. 2 Theile. Berlin. Verlag und Eigentum von Julius Engelmann, Lützowstr. No. 97. Preis „ 1,75.

Die äußere Gestalt dieses Kalenders, dessen ältere Jahrgänge wiederholt in dieser Zeitschrift angezeigt sind, ist im Wesentlichen unverändert

geblieben, auch der Inhalt entspricht im Ganzen dem der früheren Jahrgänge. Der Preis ist aufs Neue herabgesetzt und recht mäßig. Läßt sich sonach die dem Buche mehrfach ausgesprochene Anerkennung, inshesondere auch der geschmackvollen Ausstattung, für den laufenden Jahrgang nur wiederholen, so wird doch mehrfach die nöthige Sorgfalt bei der Redaktion vermist. Nur nebenbei soll wieder einmal hervorgehoben werden, daß es sich eigenthümlich ausnimmt, in dem Inhaltsverzeichniß des ersten Theils hinter einander zu lesen: Monatskalender pro 1891, tägliches Notizbuch für 1891, Einnahme und Ausgabe pro 1891. Das in einem deutschen Buche unangenehm auffallende pro statt für kehrt dann in den Seitenüberschriften des Monatskalenders hehrlich wieder. Erheblicher erscheinen andere Ungenauigkeiten, von denen nur einige herausgegriffen werden mögen. Das Adreßbuch des zweiten Theils läßt auch in diesem Jahrgang recht viel zu wünschen übrig. Schon bei der Besprechung des Jahrgangs 1890 wurde darauf hingewiesen, daß das Reichsamt für die Verwaltung der Reichsbahnen ganz fehlt. Dieselbe Unterlassung findet sich in dem Jahrgang 1891. Die Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten tragen seit April 1890 die Nummern I, II, IV, der Kalender führt sie noch mit den Nummern IIa, IIb und IV auf. Ferner: Die Angaben über die Eisenbahnen Deutschlands (S. 132 Th. I) beziehen sich auf das Betriebsjahr 1888/89, nicht 1889/90, und enthalten Druckfehler. S. 153 befindet sich nicht die Telegraphenordnung, wie es in dem Inhaltsverzeichniß unter No. 18 heißt, sondern der Gebührentarif für Telegramme, S. 133 stehen nicht die Mitglieder des deutschen Reichstags, sondern eine Zusammenstellung der Fraktionen und der Zahl ihrer Mitglieder, welche übrigens in einem Eisenbahnkalender schwerlich Jemand suchen dürfte.

v. d. L.

Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn. XIV. Jahrgang. 1891.

Wien. Selbstverlag des Herausgebers. (Kommissionsverlag bei Moritz Perles, I., Seilergasse 4 (Graben).

Auch der neue Jahrgang des österreichisch-ungarischen Eisenbahnkalenders reiht sich nach Inhalt und Ausstattung würdig den bisher erschienenen Jahrgängen an. Das Bestreben der Herausgeber nach weiterer Vervollkommenung verdient alle Anerkennung und läßt den Wunsch nach möglichster Verbreitung gerechtfertigt erscheinen. Leider bestehen die Schwierigkeiten, mit denen das nützliche Unternehmen unter den nationalen Verhältnissen zu kämpfen hat, noch fort, was besonders auch noch aus dem Grunde zu beklagen ist, weil der Reinertrag dem Fonds zur Unterstützung nicht pensionsfähiger Eisenbahnbeamten und deren Wittwen und

Waisen zufließt. Wir können daher im Interesse des löblichen Verwendungszweckes nur den Wunsch wiederholen, daß es den Heranagebern gelingen möge, die Schwierigkeiten mit der Zeit zu überwinden und ihrem verdienstlichen Kalender einen immer größeren Kreis von Abnehmern zu sichern.

M.

Buschmann und Götze. Taschenkalender 1891 zum Gebrauche bei Handhabung der Arbeiterversicherungsgesetze. Berlin. Verlag der Liebel'schen Buchhandlung. 514 Seiten nebst einer Beilage von 272 Seiten.

Der in seinem dritten Jahrgange vorliegende Kalender enthält in seinem Haupttheile aufer nicht sehr umfangreichen kalendarischen, das Arbeiterversicherungswesen betreffenden statistischen und anderen allgemeinen Notizen, sowie einer ausführlichen Darstellung der Organisation und Zuständigkeit des Reichsversicherungsamts und der Landesversicherungssämter den wörtlichen Abdruck des Krankenversicherungs- und des Hilfskassengesetzes, der sämtlichen Unfallversicherungsgesetze und des Reichsgesetzes über die Unfallfürsorge der Beamten, des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes und des Haftpflichtgesetzes nebst einer theils wörtlichen, theils auszugsweisen Wiedergabe der aus Veranlassung dieser Gesetze ergangenen Landesausführungsgesetze, Ausführungsverordnungen und Anweisungen der Landeszentralbehörden, sowie der allgemeinen Anordnungen und grundsätzlichen Entscheidungen des Reichsversicherungsamts. Auferdem sind im Haupttheile noch mehrfache allgemeine Uebersichten über Behördenorganisation und eine Anzahl von Mustern, welche bei der Anwendung des Gesetzes besonders häufig benutzt werden, mitgetheilt. Die Beilage enthält insbesondere vollständige Nachweisungen der Zentralbehörden und der bei der Durchführung der Arbeiterversicherung in Wirksamkeit befindlichen höheren und unteren Verwaltungs-, sowie Ausführungs- und Aufsichtsbehörden und der reichsgesetzlichen Berufsgenossenschaften und Versicherungsanstalten, Verzeichnisse über Unfallverhütungsvorschriften und Gewerbebezweige, sowie Nachweisungen der ortsüblichen Tagelohnsätze gewöhnlicher Tagearbeiter und des durchschnittlichen Jahresarbeitsverdienstes für land- und forstwirthschaftliche Arbeiter. Alle diese Mittheilungen erstrecken sich auf das gesammte Reichsgebiet. Am Schlusse des Haupttheiles befindet sich je ein besonderes Sachregister über die Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung.

Mit großem Fleiß und Geschick ist dieser außerordentlich umfangreiche, schwierige Stoff auf verhältnißmäfsig kleinem Raume zusammengetragen, ohne daß die Uebersicht wesentlich beeinträchtigt ist. Der Ka-

lender ist meines Wissens das einzige Werk, in welchem die gesammten Arbeiterversicherungsgesetze des letzten Jahrzehnts mit den Ausführungsverordnungen und Entscheidungen für den Handgebrauch vereinigt sind. Er kann daher allen Behörden und Beamten, welche mit dem Arbeiterversicherungswesen befaßt sind, nur bestens empfohlen werden.

Besonders dankenswerth ist nach meinem Dafürhalten für die theiligten Behörden und Beamten der sich auf fast alle Bundesstaaten erstreckenden preuß. Staatseisenbahnverwaltung u. a. die Mittheilung aller in den einzelnen Bundesstaaten zuständigen Behörden und die Zusammenstellung der bei der Anwendung der Gesetze vielfach zu berücksichtigenden Lohnfestsetzungen, deren Zuverlässigkeit von den Herausgebern im Vorworte ausdrücklich gewährleistet wird.

Nicht berücksichtigt ist auf S. 51 ff. des Haupttheiles die Anweisung vom 24. Mai 1884 über die zuständigen Behörden für die Durchführung der Krankenversicherung im Bereiche der preuß. Staatseisenbahnverwaltung. Bei der Mittheilung des Reichsgesetzes über die Unfallfürsorge der Beamten hätte wohl auch auf die gleichartigen Landesgesetze, u. a. auf das die größte Beamtschaft umfassende preussische Gesetz vom 18. Juni 1887 verwiesen werden sollen. Dafs auf S. 1 der Beilage als Zentralbehörde für die Knappschaftsberufsgenossenschaft noch der Minister der öffentlichen Arbeiten und nicht der Minister für Handel und Gewerbe bezeichnet ist, beruht augenscheinlich auf einem Versehen.

H . . f.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Berger, L.** Der alte Harkort. Essen 1890. M 7,00.
- Brückke, H.** Die Reform der Eisenbahngütertarife mit besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirtschaft. Berlin 1890.
- Citters van, E. & Rosendal van, J. C. A.** Zusammenstellung der für das Jahr 1889 bezüglich des niederländischen Eisenbahnwesens ergangenen gesetzlichen u. s. w. Bestimmungen. Haag 1890.
- Commerce Reports, Interstate: Decisions and proceedings of the Interstate Commerce Commission under the Interstate Commerce Act of Feb. 4, 1887, and amendments together with all decisions of the courts relating to Interstate Commerce, with notes, June 1888, to May 1890.** Rochester. N. J. \$ 5,00.
- Ferretti, A.** Sulla sicurezza dei viaggiatori nelle ferrovie fnnicolari; pericoli e rimedi.
- Gasca, C. L.** Il codice ferroviario. Volume III e ultimo. Milano. L. 9,00.

- Geerling's, K. F. A.** Militärärwörter im Staats- und Privateisenbahndienst. Berlin. *M* 2,00.
- Gleim, W.** Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. Erster Band, erste Hälfte. Berlin 1891. *M* 3,00.
- Humbert, G.** Traité complet des chemins de fer. Historique et organisation financière; construction de la plate-forme, ouvrages d'art, voie, stations, signaux, matériel roulant; traction, exploitation; chemins de fer à voie étroite, tramways. 3 Bände. Paris 1890. Frs. 40,—.
- Mairge, G.** La gratuité des chemins de fer pour les marchandises françaises; les réformes économiques et sociales qui en sont la séquence en Algérie. Alger.
- Martens, U.** Untersuchungen mit Eisenbahnmaterialien. Berlin 1890. *M* 30,00.
- Observations** sur la proposition de loi concernant les tarifs de chemins de fer présentée par M. Pelletan à la chambre des députés. Paris.
- Railroad cases, American and English:** a collection of all the Railroad cases in the courts of last resort in America and England. Northport N. J. \$ 4.50.
- Report of the international American conference** relative to an intercontinental Railway line. Washington 1890.
- Sacconi, Giovanni.** Terminologia ferroviaria, manuale pratico delle denominazioni e dizioni componenti lo scibile delle strade ferrate italiane. Napoli.
- Schwab, Dr. J.** Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, im Vergleich mit dem deutschen Frachtrecht erläutert. Leipzig 1891. *M* 7,20.
- Statistics of Railways in the United States** for the year ending June 30. 1889. Report to the Interstate Commerce Commission. Washington 1890.
- Stegemann, Dr. O.** Die Invaliditäts- und Altersrente. 6. Aufl. Berlin 1890. *M* 0.15.
- Szczepanski, F. v.** Bibliotheka Polytechnika. Jahrg. I. St. Petersburg und Leipzig 1889. *M* 2,00.
- Troilius, C. R.** Staten och jernvägarne. Stockholm 1890.
- Un ingegnere.** Economie ferraviarie nella società mediterranea: brevi osservazioni. Bologna.
- Vauthebret, M. de.** Traversée centrale des Alpes par le col du Géant (Grand-Saint-Bernard, ligne directe Londres-Brindisi, avec jonction à la Méditerranée par le col de Fende. Abbeville.

Zeitschriften.

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

1890. Heft 10.

Die Unfälle an Eisenbahnen; ihre Ursachen und thunlichste Verhütung.

1890. Heft 10 und 11.

Die Forthbrücke bei Queensferry.

Annals of the American Academy of Political and Social Science. Philadelphia.

No. 2. Oktober 1890.

Railroad zone-tariff system in Austria.

Annales des ponts et chaussées.* Paris.**September 1890.**

Note sur le service vicinal dans le Pas-de-Calais. Rectification à la note sur les chemins de fer départementaux de M. Noblemaire.

Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des chemins de fer Bruxelles.**September 1890.**

Composition des trains de voyageurs. Renseignements techniques de la 4. section. Les visites douanières des bagages.

Oktober 1890.

Note sur le rénnion de l'association des ingénieurs du Verein (union) des administrations de chemins de fer allemands, tenue à Berlin le 29. Mai 1890 et sur l'assemblée générale du Verein, tenue à Dresde le 30. juillet 1890. Note sur les résultats de la mise en vigueur du tarif par zones sur le chemin de fer de l'État hongrois. Wagons à marchandises des chemins de fer secondaires ou économiques. Traction des chemins de fer secondaires ou économiques.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.**September 1890.**

France et Algérie. Résultats de l'exploitation des petits paquets et des colis postaux transportés par les chemins de fer français pendant l'année 1889. Résultats de l'exploitation des colis postaux transportés par les chemins de fer algériens pendant l'année 1889. Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens (premier trimestre des années 1889 et 1890). Résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt local (premier trimestre des années 1889 et 1890). Suisse: Résultats de l'exploitation des tramways pendant l'année 1888.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.**No. 44 bis 51. Vom 1. November bis 20. Dezember 1890.**

(No. 44:) Württembergische Staatsbahnen. Vorschlag zu einer wasserdichten, schalldämpfenden Fahrbahn (eiserne Eisenbahnbrücken). (No. 46, 47, 48a:) Straßennnterführungen beim Umhan der Bahnanlagen in Cöln. (No. 47:) Besondere Bedingungen für die Lieferung von Mineralschmieröl. (No. 49:) Rohrpostanlage auf dem Zentralgüterbahnhof in Stettin. Tarifbildung der Eisenbahnen. (No. 50 und 51:) Signale der Untergrundbahn in London. Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.**No. 90 bis 96. Vom 8. bis 29. November 1890.**

(No. 90 und 91:) Der Manchester-Seekanal. (No. 96:) Die Entwürfe zu einer Bahn auf den Gipfel der Jungfrau.

L'Économiste français. Paris.**No. 42. Vom 18. Oktober 1890.**

Le chemin de fer transsaharien: la construction par l'État ou par l'initiative privée.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg. 1890.

(No. 35:) Nochmals zur Frage der normalen Gestaltung des Güterwagens. Der Betriebsdienst auf den russischen Eisenbahnen. (No. 36:) Ueber den westlichen Theil der sibirischen Eisenbahn. (No. 37 und 38:) Die Geschwindigkeit der Beförderung der Reisenden der ersten 3 Wagenklassen. Stehen der Regierung Ausgaben für Garantiezahlungen für 1890 bevor? (No. 39 und 40:) Ans der Wirklichkeit, Bemerkungen eines Eisenbahnarztes.

Elektrotechnische Rundschau. Frankfurt a. M.**Heft 4. VIII. Jahrgang.**

Die neue Zentralweichen- und Signalsicherungsanlage zu Limburg a. d. L.

Heft 5.

Das elektrische Licht im Eisenbahndienst.

Engineering. London.

No. 1294 bis 1302. Vom 17. Oktober bis 12. Dezember 1890.

(No. 1294:) Westinghouse quick-acting brake. (No. 1296:) Light-coupled goods locomotive for the Southern Railway of Italy. (No. 1297:) Deep tunnel Railways. The City and South London Railway. (No. 1298:) The St. Clair tunnel. Locomotive steam crane. (No. 1298 u. 1300:) Victoria Railways. (No. 1299:) The preservation of timber. Smith's ship Railway. (No. 1300:) Railway projects for 1891. Indian Railway traffic-extent, charges and cost. The vibratory movements of locomotives. The frame Railway waggons. (No. 1301:) Bridge over the Ohio. Manchester ship canal. (No. 1302:) The prospects of electric engineering.

Engineering News. New York.

No. 42 bis 49. Vom 18. Oktober bis 6. Dezember 1890.

(No. 42:) The Sault Ste. Marie bridge. The Denver, Colorado Cañon & Pacific Railway project. Canadian Railway progress. The Colorado Cañon survey. Diagonally through Russia. (No. 43:) The Transandine Railway. Timber supply vs. Railroad. The Visp-Zermatt Aht Railway. The Northern Pacific Railway's annual report. Rail sections for electric Railways. The Channel tunnel. (No. 43-44:) Notes from abroad (English Railway cars). (No. 44:) The Zumpango tunnel works. The projected Simplon tunnel temperatures. Temperature observations in the St. Gotthard tunnel. Compound locomotive trials in France. Track fastenings in Europe. The electric lighting of Railway trains. Schedule time and train service. (No. 45:) Production of steel 1880-90. (No. 45, 47 u. 49:) The St. Clair tunnel. (No. 45:) A curious collision. Steel-tired wheels and the principles to be followed in attaching the tire to the center. (No. 46:) The segment erector for the Hudson river tunnel. Steam heating of passenger trains on the Pennsylvania R. R. The Gibbon duplex rail for street Railways. (No. 47:) A new system of car-heating by direct steam. Compound locomotives on the East Tennessee, Virginia and Georgia Railroad. The Massachusetts Railroad commissioners report on the Quincy disaster. (No. 48:) The design of Railway stations and yards. Statistics showing the progress and prospects of Railway construction in the far Western states. Light cable road construction. The Trojan car coupler. A new process for generating and

cutting the teeth of spur wheels. (No. 49:) Brakes for „slip“ cars, and communication signals on English Railway trains.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 8. Vom 15. Oktober 1890.

Ueber Bahn- und Hochbanten, sowie Betriebsmittel für Straßenbahnen. Die Eisenhüttenindustrie der Rheinprovinz. Die Motoren der deutschen allgemeinen Ausstellung für Unfallverhütung, Berlin 1889.

Heft 9. Vom 1. November 1890.

Wie beschreibt und erläutert man am besten eine Maschine oder eine andere technische Einrichtung? Die Eisenhüttenindustrie der Rheinprovinz.

Heft 10. Vom 15. November 1890.

Ueber Bahn- und Hochbanten, sowie Betriebsmittel für Straßenbahnen. Bemerkungen zur Entwicklung der Londoner Eisenbahnen.

Heft 11. Vom 1. Dezember 1890.

Ein Rundgang durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Ueber elektrische Kraftübertragung. Wie und wann vollzieht sich der Uebergang zu einer einheitlichen Zeitrechnung? Kuppel- und Pleuelstangen der Lokomotiven. Wie beschreibt und erläutert man am besten eine Maschine oder eine andere technische Einrichtung?

Heft 12. Vom 15. Dezember 1890.

Der Auszug des Vereins deutscher Eisenhüttenleute nach Amerika im Herbst des Jahres 1890. Wie und wann vollzieht sich der Uebergang zu einer einheitlichen Zeitrechnung? Wie beschreibt und erläutert man am besten eine Maschine oder eine andere technische Einrichtung?

Das Handels-Museum. Wien.

No. 44 bis 50. Vom 30. Oktober bis 11. Dezember 1890.

(No. 44:) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (No. 46 u. 50:) Amerikanische Konkurrenz und amerikanische Eisenbahnen.

Инженеръ (Ingenieur). Kiew.

1890. Septemberheft.

Ueber die elektrische Beleuchtung der Eisenbahnzüge.

1890. Oktoberheft.

Ueber Feststellung der Eisenbahnunterhaltungsarbeiten und Prämien für die dabei zu machenden Ersparnisse. Entwässerungsanlagen auf der Eisenbahn Samara-Ufa. Versuchsstation der Russischen Südwestbahnen für die Prüfung der Bremsen.

1890. Novemberheft.

Praktische Bemerkungen über tragbare Eisenbahnen. Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven. Die XIII. beratende Versammlung der Ingenieure des Rollmaterial- und Zngförderungsdienstes der russischen Eisenbahnen.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.

August 1890.

Compound locomotives.

September 1890.

The electrical transmission of power. James B. Eads.

Oktober 1890.

Photography applied to surveying.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 43 bis 48. Vom 25. Oktober bis 29. November 1890.

(No. 43:) La conférence internationale des transports de marchandises par chemins de fer. Les résultats de l'exploitation du réseau de l'État pendant l'exercice 1889. Compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite. (No. 46:) Les tarifs de pénétration. (No. 48:) L'abolition de l'impôt sur la grande vitesse. Le crédit pour les garanties d'intérêts.

Moniteur des intérêts matériels. Brüssel.

No. 84 bis 102. Vom 19. Oktober bis 21. Dezember 1890.

(No. 84—85, 102:) Voie normale et voie étroite. (No. 92:) Convention internationale sur le transport des marchandises.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 42—47. Vom 18. Oktober bis 22. November 1890.

(No. 42:) Nuove costruzioni della Rete Sicula. (No. 43:) Le costruzioni ferroviarie italiane, spese e sviluppo dal 1871 al 1889. (No. 45:) La spesa per le opere pubbliche nei sette principali Stati d'Europa comparativamente negli anni 1882 e 1887—88. (No. 47:) Ferrovie del Canada.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 44—51. Vom 2. November bis 21. Dezember 1890.

(No. 44. u. 45:) Die Schienenwege des Erzberges. (No. 46:) Ueber Personalkosten und deren Vergleichswerthe. Eisenbahnverkehr im Monat September 1890. (No. 47:) Ueber die Herausgabe eines Tarifsammelwerkes der k. k. österr. Staatsbahnen. Rechnenschieber zur Berechnung der frühesten und spätesten Abfahrtszeiten der Vor- und Nachrangszüge. (No. 48:) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Der amerikanisch-europäische Verkehr und die Mac Kinley-Bill. (No. 49:) Die Ergänzungslinien der k. k. priv. Kaisers Ferdinands-Nordbahn. Die Wohlfahrtseinrichtungen für die Lohnarbeiter der preussischen Staatsbahnen. (No. 50:) Ueber ungarisches Eisenbahnwesen. Die Zonenzeit im Eisenbahnverkehr. (No. 51:) Die Bedeutung des Alinea VI des § 64 E. B. R. mit Rücksicht auf die Ersatzpflicht der Eisenbahnen. Eisenbahnverkehr im Monat Oktober 1890.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

Heft VI. 1890.

Ueber das Verhalten des Oberbaues in längeren Tunneln. Die durchlaufenden Luftbremsen für Eisenbahnzüge auf der Ausstellung in Paris 1889. Internationaler Eisenbahnkongress zu Paris im September 1889. Bericht

über die bantchnischen Fragen der ersten Sektion des dritten internationalen Eisenbahnkongresses, abgehalten zu Paris im September 1889. Zwei Neuerungen an elektrischen Bahneinrichtungen. Die Lokomotiven auf der Pariser Weltausstellung 1889. Die Verwendung von Prefswasseranlagen im Dienste der Eisenbahnen. Fragen der Bahnunterhaltung. Vierräderige gedeckte Lastwagen mit und ohne Handbremse der priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft. Bemerkungen zu einigen Bestimmungen der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Uebelstände bei den Eisenbahnsignallichtern.

Ergänzungsheft. 1890.

Die Technik bei der Herstellung von Geldwerthzeichen, Eisenbahnschuldverschreibungen u. s. w. Beiträge zur Schienenstatistik und Untersuchung der Ausnutzung (Dauer), Abnutzung und Brüche der Eisenbahnschienen, nach statistischen Nachweisungen der k. k. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Explosion der Lokomotive No. 804 auf der Station Falkenberg am 26. September 1889. Metallene biegsame Kuppelschläuche für Luftbremsenleitungen von D. M. Legat, Paris. Beitrag zur Geschichte der Verbundlokomotiven. Anordnung des Nepillyschen Stehrotes in Flammrohrkesseln unter Zuführung vorgewärmter Luft.

The Railway Engineer. London.

No. 130. November 1890.

Four wheels coupled bogie express passenger engine for the Lancashire and Yorkshire Railway. Axles for heavy tender. Report of the American master mechanics' committee. An experimental study of atmospheric resistance. Test of Baldwin compound four cylinder locomotives on the Baltimore and Ohio Railroad. Statistics of the principal English Railway companies for the half-year ending 30th. June, 1890. Administration report on the Railways in India for 1889-90.

No. 131. Dezember 1890.

Six wheels coupled bogie passenger engine for the New York, Lake Erie and Western Railroad. Correspondence: „Democratizing the Railways“. Efficiency of the link as compared with other valve motions. Honeysett's hydraulic calculating rule. The preservation of sleepers. Tube-frame goods waggons of light weight and large capacity, and their effect upon the working expenses of Railways. Asbestos-faced valves. Continuous brakes. The New York air brake. Locomotives of the Paris-Orléans Railway.

The Railroad Gazette. New York.

No. 42. Vom 17. Oktober 1890.

The calorimeter in testing locomotives. Ten-wheel express locomotive-Wabash Railroad. Clark Fisher combination rail joint. Wear of driving tires fitted with the Ross-mechanic shoe. Standard snow shed. The Trans-andine Railway. Rate making and rate maintenance. Black hand and Barnesville collision. Railroad capital and profits. New form of annual reports. New England Railroad club. Railroad and other matters in China. Railroads of Peru. Regulation of interlocked crossing signals in Illinois.

Semaphores and interlocking. The Erie trainmen's demands. The international meeting of iron and steel men.

No. 43. Vom 24. Oktober 1890.

Some unconsidered elements in the action of brakes. The Colliers yard of the Pittsburgh, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railway. Train resistance and the propelling force of locomotives. Standard signal towers. Concerning steam heating. Cost of Railroad accidents. Cost of transportation by rail and by canal. Engineering in Oregon. The Railroad system of Chili. Station operator's record of train orders.

No. 44. Vom 31. Oktober 1890.

Inertia and velocities of Railroad trains at different speeds. Wagner compartment cars. A suggestion for an all rail connection from New Jersey to New England. Standard trestle Charleston, Cincinnati and Chicago Railway. Bridge floors. A case for the suspension of the block system. Aiding the engineer to keep a good lookout. The new English freight classification. September accidents. The Railroad situation in Western Oregon and Washington. Fire boxes and boilers. Railroad matters in India.

No. 45. Vom 7. November 1890.

Iron tender frame — Brooks locomotive works. Diagrams for record of broken couplers and knuckles. United States automatic electric block signals. Details of various standard ashpits. Three-lever ground machine for signalling and locking drawbridges. Tender wheel with retaining ring bolts sheared off. Life and cost of maintenance of the Jenney coupler. Metal in car building. Railroad rates and vested interests. The Pittsburgh works of the Shoen manufacturing Company. Steel tired wheels and the principles to be followed in attaching the tire to the centre. Economy of steam heating of passenger cars. Brake trials in India.

No. 46. Vom 14. November 1890.

The Pennsylvania ferryboat „New Brunswick“. Champion nut lock. Electric selector for pneumatic signals. Brown's spark arrester. The Master Car Builder's coupler lines. Conditions affecting passenger traffic. Aluminium in Railroad engineering. Swing beam trucks. Making and maintaining rates.

No. 47. Vom 21. November 1890.

The Chignecto ship Railway. Brake beam forging machine. The financial situation. A lesson in brake practice. Handling capacities of freight locomotives. The Quincy disaster and the use of track jacks. Railroads in India. The new standard gauge lines of Utah. The Quincy accident. Locomotive side rods.

No. 48. Vom 28. November 1890.

Harris sleeping and drawing room car. Sand houses. Wear of rails in tunnels. Passenger rates and passenger receipts. Making rules plain. Construction of fire boxes with a view to repairs. October accidents. The time convention and the coupler. A course of instruction in Railroad management.

No. 49. Vom 5. Dezember 1890.

The Trojan automatic car coupler. Hall automatic block signals on the New York Central and Hudson River R. R. Swing-motion trucks - Western Railway club. Schroyer-Thompson air brake travel indicator. Fastenings for steel tires - Western Railway club. The swing-beam trucks. A collision under the block system. International Railroad law in Europe. The United States report on Railroad labor. A wreck on a trestle.

The Railway News. London.**No. 1398-1405. Vom 18. Oktober bis 6. Dezember 1890.**

(No. 1398:) The American and Canadian tariffs. — Their effect on Canadian Railways. Continuous brakes. (No. 1398-1399:) Forged transfers of Railway stocks. (No. 1398:) Russian Railways in 1889. (No. 1399:) Railway wages and materials. Irish light Railways. Railways in Uruguay. (No. 1400 u. 1404:) Railway and Canal traffic Act, 1888. Indian Railway bridges. An inter-continental Railroad. Railway rates. (No. 1401:) Hours of duty of Railway employes. The City and South London Railway. Railways in the Cape. (No. 1403:) Private bills for next session. Street Railways in the United States Railways in India. (No. 1404:) Three Railway accidents. Payments of dividends out of reserve fund. Danish and Swedish Railways. (No. 1405:) Light Railways and tramways in Ireland. Railway contracts for locomotive coal.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**No. 3. September 1890.**

Note sur la construction du viaduc de la vingeauze (compagnie des chemins de fer de l'Est). Note sur un nouveau procédé pour saboter les traverses en bois (système Fournes). Le chauffage des voitures par thermosiphon appliqué par les chemins de fer de l'État français. Note sur les essais à la traction par choc effectués sur les attelages par la compagnie du chemin de fer du Nord. Résultats de diverses expériences exécutées sur le frottement des tiroirs de locomotives. Statistique. — Longueur des chemins de fer de l'Europe au 31. décembre 1888 et accroissement de longueur en 1888.

No. 4. Oktober 1890.

De la consommation des traverses en bois employées sur les voies du réseau français. Note sur l'installation hydraulique de la nouvelle gare de Paris-St. Lazare. Les voitures à bogie (type 1888) de l'administration des chemins de fer de l'État français à l'exposition universelle de 1889. Note sur la voie de quelques grandes lignes anglaises. Statistique: Résultats obtenus en 1889 sur les réseaux des six compagnies principales des chemins de fer français.

Revue des deux Mondes. Paris.**November 1890.**

Tarifcation sur les chemins de fer et les tarifs de pénétration (Noblemaire).

Schweizerische Banzzeitung. Zürich.**No. 16-24. Vom 18. Oktober bis 13. Dezember 1890.**

(No. 16:) Eiffels Projekt für eine Stadtbahn in Paris. (No. 20:) Die neuen Lokomotivtypen in ihren Beziehungen zum Oberban. (No. 22:) Die Vitznau-

Rigibahn-Lokomotiven. W. Schillings Schienenprofilmesser. (No. 24:) Die Abnutzung der Schienen in Folge ihrer elastischen Durchbiegung.

Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt. Wien.

No. 125 bis 148. Vom 28. Oktober bis 23. Dezember 1890.

(No. 125:) Personenverkehr und Sitzplatzausnutzung bei den verschiedenen Wagenklassen auf den Eisenbahnen in Großbritannien im Jahre 1889. (No. 126:) Zusammenstellung der im Monat September 1890 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 129:) Die Seeböden mehrerer Bahnen. (No. 135:) Die große nordsüd-amerikanische Continentalbahn. (No. 136:) Der neue Gütertarif auf den königl. ungarischen Staatsbahnen. (No. 137:) Protokoll über die am 25. Oktober 1890 abgehaltene Sitzung des Staatseisenbahnratbes. (No. 138:) Neues über die City- und South Londonbahn. (No. 141:) Eisenbahnverkehr im Monat Oktober 1890 und Vergleich der Einnahmen der ersten zehn Monate 1890 mit jenen der gleichen Periode 1889. (No. 144:) Das Wasserstraßensystem Marie und dessen Umbau in Rußland. (No. 148:) Staatsvoranschlag für Wasserbauten im Jahre 1891.

La voie ferrée. Paris.

No. 416 bis 423. Vom 16. Oktober bis 4. Dezember 1890.

(No. 416:) Hommes politiques et hommes de chemins de fer. (No. 416—420:) Les chemins de fer d'intérêt local et tramways. (No. 416:) Le métropolitain de Paris. (No. 417:) Les chemins de fer dans les départements. (No. 418:) Le vice du réseau de l'État. Le monopole Hachette Réduction de la fumée des locomotives. Les délais de transport. Les chemins de fer anglais. (No. 419:) Un directer au Nord. Les délais de transports. La loi de 1880. Les chemins de fer en Algérie. Application des freins continus aux trains de marchandises. (No. 421—423:) Les tarifs de pénétration. (No. 422:) La loi de 1880.

Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

No. 363. Vom 11. Dezember 1890.

Zur Triester Bahnfrage.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 43 bis 49. Vom 24. Oktober bis 5. Dezember 1890.

(No. 43 u. 45:) Mittheilungen über die auf der Weltausstellung in Paris exponirten schmalspurigen Lokomotiven. (No. 48:) Mechanisches Interkommunikationssignal (Patent Clement). (No. 49:) Neuer Dampfsandstreuer für Lokomotiven. Sicherung des Eisenbahnbetriebes mittelst kontinuierlicher Regulirung der Geleise.

Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

No. 44 bis 53. Vom 26. Oktober bis 23. Dezember 1890.

(No. 44:) IV. internationaler Binnenschifffahrtkongress. (No. 45:) Zur Herausgabe eines Sammelwerkes der auf den österreichischen Staatsbahnen gültigen Gütertarife. Fahrplanänderung der Konventionszüge zwischen Wien und Konstantinopel. (No. 46 und 47:) Zum Gesetzentwurf für die

Sekundärbahnen in Spanien mit Bezug auf die Betriebsergebnisse der Nebenbahnen überhaupt. Der Reformfrachttarif der ungarischen Staatsbahnen (No. 47:) Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat September 1890. (No. 48:) Aus den Verhandlungen und Berichten des IV. internationalen Binnenschiffahrtskongresses zu Manchester im Jahre 1890. Der neue Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen. (No. 49:) Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Der österreichisch-ungarische Levanteverkehr über Triest und Fiume. (No. 50:) Die jüngsten Arbeiterbewegungen in Wiener Trambahnbetrieben. Das Budget des österreichischen Handelsministeriums pro 1891. (No. 51:) Italienische Straßenbahnvereinigung. Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat Oktober 1890. (No. 52 bis 53:) Die Zonenzeit im Eisenbahnverkehr. (No. 52:) Rechnungsabchlüsse für das Jahr 1889.

Zeitschrift für Staats- und Volkswirtschaft. Wien 1890.

No. 49. Vom 1. November 1890.

Das Frachtporto.

Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. Berlin.

No. 31. bis 36. Vom 1. November bis 30. Dezember 1890.

(No. 31:) Das pneumatische Straßenbahnsystem von Jndson. Die elektrische Straßenbahn, insbesondere die Stadtbahn in Halle (Saale). (No. 32:) Zur Statistik der Betriebsergebnisse der Straßenbahnen. Die Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaften. Radgetriebe mit hölzernen Zähnen für elektrische Eisenbahnen. Verordnung für den Straßenlokomotivbetrieb auf gewöhnlichen Fahrstraßen in Italien. (No. 33:) Die Betriebskraft amerikanischer Straßenbahnen. Elektrische Hochbahn, System Enos zu St. Paul, Minnesota, Vereinigte Staaten von Nordamerika. (No. 34:) Wie kann das Beförderungsbedürfnis nach Schluß von Schanauausstellungen befriedigt werden? Zur Statistik der Betriebsergebnisse der Straßenbahnen. (No. 35 u. 36:) Winke für die Entwicklung der Straßenbahnen (No. 35:) Unterirdische elektrische Bahn in London. Oberban für elektrische Straßenbahnen.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 84 bis 100. Vom 25. Oktober bis 30. Dezember 1890.

(No. 84:) Der Abschluß des Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. (No. 85:) Der Aushang der Fahrpläne und der einschlägigen Bekanntmachungen. (No. 86—89:) Von München nach Glasgow. (No. 90:) Die bayerischen Waldbahnen. Sammelladungsverkehr der deutschen Eisenbahnen. (No. 91—92:) Von Valparaiso nach Buenos Ayres. (No. 92:) Minister Barofs über den neuen ungarischen Frachttarif. Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1889/90. (No. 93 u. 98:) Schmalspur und Zahnrad in Oesterreich. (No. 94—95 u. 99:) Bemerkungen zur englischen Eisenbahnstatistik. (No. 96:) Anhangfahrpläne und Kursbücher. Große Lokomotiven (No. 97:) Die City- und Südlondonbahn. (No. 98:) Eilzuglokomotive der englischen Nordbahn. (No. 99:) Reform des Personentarifs. (No. 100:) Die Revision des Vereinsreglements auf Grund des internationalen Uebereinkommens. Das französische Lokalbahnwesen.

Ein französisches Werk über Eisenbahnwesen.

Traité des chemins de fer, économie politique — commerce — finances — administration — droit — études comparées sur les chemins de fer étrangers par Alfred Picard, président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie au Conseil d'État. 4 Bände, Paris J. Rothschild éditeur. 1887.

Das große Werk, dessen Titel vorstehend aufgeführt ist, hat eine Besprechung im Archiv noch nicht gefunden, und es sei mir deshalb gestattet, dies nachzuholen, und die Leser des Archivs, soweit dies Buch ihnen noch unbekannt geblieben sein sollte, auf dasselbe aufmerksam zu machen. Der Verfasser hat bereits in den Jahren 1884 und 1885 ein umfangreiches Werk in 6 Bänden unter dem Titel „Les chemins de fer français“ bei demselben Verleger erscheinen lassen, welches gewissermaßen den Rohstoff zu dem vorliegenden Buch enthält, allerdings beschränkt auf die französischen Eisenbahnen. Indes auch in dem vorliegenden Werk nimmt die Behandlung des französischen Eisenbahnwesens bei Weitem den größten Umfang in Anspruch, die Ausführungen über die nichtfranzösischen Bahnen sind weder an Ausdehnung noch an Werth annähernd gleich. Auch im Uebrigen läßt sich manches an dem Werke Picard's aussetzen: die ganze Anordnung ist nicht überall zu loben, viele wichtige Fragen werden nicht so grundsätzlich und wissenschaftlich behandelt, wie man es erwarten sollte, die Literatur, namentlich die ausländische, ist wenig oder gar nicht berücksichtigt, in der Beurtheilung der französischen Eisenbahnverhältnisse zeigt sich vielfach ein Optimismus, wie er für den Verfasser als hohen französischen Beamten erklärlich und entschuldbar ist, der aber doch die nothwendige Kritik bisweilen stark beeinträchtigt — aber trotz alledem bleibt das Buch durch die Fülle des gebotenen Materials, die Klarheit der Darstellung, die Vielseitigkeit in der Behandlung geradezu ausgezeichnet und meines Wissens giebt es in dieser Art kein Werk, das ihm an die Seite gestellt werden kann. Sax' vorzügliches Buch „Die Eisenbahnen“ ist dem Picard'schen Werk in wissenschaftlich tiefer und allgemeiner Auffassung entschieden überlegen, kann aber insofern nicht

wohl verglichen werden, als es sich bei Picard wesentlich um die Darstellung des französischen Eisenbahnwesens handelt, diese aber in so eingehender und ausführlicher Weise erfolgt ist, nicht nur bezüglich der Verwaltungsorganisation, des Baues, Betriebs, Verkehrs und der damit zusammenhängenden wirtschaftlichen und finanziellen Fragen, sondern auch bezüglich der öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Verhältnisse der französischen Bahnen, daß schon der Umfang beider Werke eine Vergleichung verbietet. Da aber gerade wegen dieses großen Umfangs des Picard'schen Werkes wahrscheinlich nicht sehr viele deutsche Eisenbahnmänner Zeit finden werden, sich durch dasselbe hindurch zu arbeiten, so will ich im Folgenden eine genauere Inhaltsübersicht geben, als sonst bei Besprechungen üblich, in der Hoffnung, einen oder den anderen zum Studium, wenn nicht des ganzen, so doch einzelner Theile des Werkes anzuregen.

Der erste Band (720 Seiten) giebt im Kapitel I eine geschichtliche Entwicklung des französischen Eisenbahnwesens, im zweiten Kapitel eine eingehende Untersuchung über die wirtschaftlichen und sozialen, politischen und militärischen Wirkungen der Eisenbahnen. Im Kapitel III wird die interessante Frage des sogenannten mittelbaren oder volkswirtschaftlichen Nutzens der Eisenbahnen behandelt, d. h. desjenigen Nutzens, welchen die Eisenbahnen für die Gesamtheit ergeben, abgesehen von der Verzinsung ihres Anlagekapitals. Hierüber sind in Frankreich schon im Jahre 1844 Untersuchungen angestellt von Dupuit, Generalinspektor der Brücken und Chausseen, und nach ihm von Michel, de Freycinet, Varroy, Krantz. Nach Prüfung derselben entscheidet sich der Verfasser für die Methode von Dupuit und berechnet danach den volkswirtschaftlichen Nutzen im Durchschnitt auf das Doppelte der Roheinnahme der Eisenbahnen, wobei er denjenigen Nutzen, welcher aus dem durch die Eisenbahnen herbeigeführten Aufschwung des Handels, Gewerbes und der Landwirtschaft entsteht, als unberechenbar bei Seite läßt.

Im Kapitel IV wird der Wettbewerb der Eisenbahnen unter sich erörtert, und dabei die Hauptfälle, wo in Frankreich Wettbewerbsbestrebungen sich geltend gemacht haben, angeführt. Es sind dies bekanntlich verhältnißmäßig wenige, da die französische Eisenbahnpolitik schon früh auf die Unterdrückung derartiger Eisenbahnkonkurrenzen in richtiger Erkenntniß ihrer Schädlichkeit bedacht war. In Kapitel V wird dann der Wettbewerb zwischen den Eisenbahnen und der Flufs- und Kanalschifffahrt sehr eingehend erörtert, eine für Frankreich besonders wichtige Frage, weil hier von jeher diese Wasserwege als nothwendige Regeler der Frachten der Privatbahnen betrachtet worden sind. Nach eingehenden Untersuchungen kommt der Verfasser zu sehr bemerkenswerthen Ergeb-

nissen (S. 347–352), von welchen nur folgende hier mitgetheilt werden sollen:

Die Binnenwasserwege und ihr Verkehr haben seit 1847 keine Fortschritte gemacht, trotz der erheblichen vom Staat gebrachten Opfer und Verbesserungen, insbesondere der Aufhebung der Schiffsabgaben: ihr Gesamtverkehr beträgt kaum $\frac{1}{3}$ desjenigen der Eisenbahnen. Die Anlagekosten der Kanäle sind nur wenig geringer, als die der Eisenbahnen, ihre Unterhaltungskosten dagegen erheblich geringer. Die auf ihnen erhobene Fracht beträgt durchschnittlich über 3 Cts. für das Tonnenkilometer, 2,25 Cts. bei Transporten über 200 km und 2 Cts. bei Brennmaterialtransporten auf diese Entfernung, während die Durchschnittsfracht der Eisenbahnen 4 Cts. und für Brennmaterialien 3,5 Cts. für das Tonnenkilometer ist, wobei aber berücksichtigt werden muß, daß durchschnittlich die Wasserwege 25 pCt. länger sind als die Eisenbahnwege. Dagegen sind die Selbstkosten der Wasserwege, wenn man die Verzinsung der Anlagekosten und die sonst vom Staat übernommenen Kosten einrechnet, doppelt so hoch, als die der Eisenbahnen und wenn man die 25 pCt. Mehrlänge rechnet, 2,4 Mal so hoch. Nur auf wenigen Wasserwegen, welche einen besonders großen Verkehr haben, sind die Selbstkosten denen der Eisenbahnen annähernd gleich. Auch nach Vollendung der geplanten Verbesserungen der Wasserwege, insbesondere nach Herstellung einer gleichmäßigen Tiefe von 2 m werden nach den Berechnungen des Verfassers die Selbstkosten der Wasserwege höher bleiben, als die der Eisenbahnen. Der Verfasser meint schließlich, daß trotzdem die Wasserwege einen gewissen Nutzen hätten durch Regelung und Niedrighaltung der Tarife der Privatbahnen; wenn dagegen das Eisenbahnnetz dem Staat gehöre, würden die Ausgaben dafür nicht wohl zu rechtfertigen sein. Selbst unter den Verhältnissen in Frankreich empfehle sich wohl eine Verbesserung der bestehenden Wasserwege, aber eine vorsichtige Zurückhaltung bezüglich des Baues neuer Kanäle. Dies Urtheil des Verfassers über die Binnenwasserwege in Frankreich ist um so bemerkenswerther, als ihm niemand eine Voreingenommenheit gegen dieselben zur Last legen kann. Denn Picard ist nicht etwa einseitiger Eisenbahnfachmann, sondern als Präsident der Abtheilung für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, Handel und Industrie im französischen Staatsrath an den Wasserwegen ebenso interessirt, wie an den Eisenbahnen, wie er denn gerade jetzt ein großes Werk über die französischen Wasserwege herausgibt, wovon 2 Bände bereits erschienen sind.¹⁾

In Kapitel VI wird der Wettbewerb der Seeschifffahrt erörtert und

¹⁾ Alfred Picard, traité des eaux. Paris, Rothschild éditeur. 1890. 2 Bände.

festgestellt, dafs die Küstenschiffahrt, ähnlich wie die der innern Wasserwege, seit langer Zeit sich nicht vermehrt habe und ihr Wettbewerb nur einen beschränkten Einflufs auf die Eisenbahntarife übe. Anders die grofse Seeschiffahrt, welche durch den Wettbewerb der verschiedenen Häfen einen wesentlichen Einflufs auf die Tarife der von diesen in das Innere führenden Eisenbahnwege ausübt.

Endlich im Kapitel VII wird die grofse Streitfrage, ob Staatsbahnen oder Privatbahnen vorzuziehen seien, wesentlich vom Standpunkt des französischen Eisenbahnwesens unter Berücksichtigung der Erfahrungen des Auslands in eingehender und, wie anzuerkennen ist, ruhiger und unparteiischer Weise erörtert, wobei der Verfasser zu dem Schlusse gelangt, dafs man keinem System unbedingt den Vorzug geben könne, vielmehr die gesammten Verhältnisse der Eisenbahnen wie des Landes und Volkes maßgebend für die Entscheidung für das eine oder andere System seien. Interessant ist die Vertheidigung des Bauplans Freycinet, welche Picard bei diesen Untersuchungen S. 467 ff. unternimmt und welche von der gewöhnlichen Beurtheilung abweicht. Nach ihm war ursprünglich wenigstens durchaus nicht zu viel unternommen; denn die durch das Gesetz vom 17. Juli 1879 festgesetzten neuen Linien hätten nur betragen 8863 km. Dazu seien gekommen 3058 km, deren Bau bereits früher festgesetzt, welche aber noch nicht konzessionirt gewesen seien, und 3387 km bereits konzessionirte, aber noch nicht dem Betriebe übergebene Bahnen, endlich 2889 km Lokalbahnen, welche in Bahnen allgemeiner Ordnung umzuwandeln waren, zusammen also 18 197 km. Die Kosten hierfür wären veranschlagt worden auf 6000 Millionen Francs, einschließlic 700—800 Millionen Francs für den Ankauf nothleidender Privatbahnen (allein 500 Millionen für das spätere Staatsbahnnetz); dazu noch 1500 Millionen für den Ausbau von Wasserwegen und Häfen. Davon waren nach früheren Verträgen 1000 Millionen von den Privatbahnen zu übernehmen, die übrigen 5000 Millionen sollten auf 12 Jahre vertheilt werden, was nicht zu viel erschien, da auch während des zweiten Kaiserreichs jährlich durchschnittlich 361 Millionen Francs für Eisenbahnen und 24 Millionen Francs für Wasserwege und Häfen vom Staate aufgewendet waren. Allerdings waren diese Kosten zu niedrig geschätzt, auch erhöhten sie sich durch die späteren weitergehenden Anforderungen der örtlichen Interessenten um etwa 1300 Millionen Francs. Bei dem Bau sei ganz richtig und planmäßig vorgegangen, der Vorwurf, dafs zu viel auf einmal und an zu viel verschiedenen Stellen gebaut sei, wird eingehend widerlegt (S. 480—484). Wenn auch diese Vertheidigung des Freycinet'schen Bauplans nicht überall gelungen erscheint, so ist doch zuzugeben, dafs ein grofser Theil der Uebelstände, welche sich namentlich bei der Ausführung dieses Plans geltend gemacht haben, durch

den Ansturm der örtlichen Interessen und der diese vertretenden Abgeordneten herbeigeführt sind, welchem die Regierung nicht genügend Widerstand leisten konnte.

Auffällig ist die Behauptung S. 542, daß unzweifelhaft die Privatbahnen ihr Personal besser bezahlen, als der Staat. Dies trifft wenigstens für Deutschland nur zu bezüglich des höheren Personals, dagegen ist und war das zahlreiche untere Personal bei den Privatbahnen schlechter bezahlt, als bei den Staatsbahnen, sodaß dadurch, daß das Personal der verstaatlichten preussischen Privatbahnen auf die Gehaltssätze der preussischen Staatsbahnen erhöht wurde, dem Staate eine sehr beträchtliche, auf Millionen sich belaufende Mehrausgabe entstanden ist. Auch sonst finden sich bei Darstellung der nicht französischen Eisenbahnen hier und da Ungenauigkeiten und Mängel, z. B. wird S. 667 das preussische Eisenbahngesetz als Gesetz vom 3. Mai (statt November) 1838 aufgeführt, S. 672 Aumerkung wird angeführt, daß der Verein (deutscher Eisenbahnverwaltungen) 1877 dem Bundesrath ein gemeinsames Tarifsystern vorgelegt habe, welches später die Grundlage des preussischen Tarifsysterns geworden sei, u. dgl. m.

Der umfangreiche Band II (1002 Seiten) zerfällt in 3 Theile, von welchem der erste Verwaltungsangelegenheiten, der zweite Bau und Unterhaltung, der dritte Rechtsangelegenheiten der Eisenbahnen behandelt. In Theil I wird im ersten Kapitel die Klassirung der Eisenbahnen erörtert. Darunter versteht man in Frankreich nach Picard die einfache vorläufige Feststellung der Eigenschaft der Bahn als im allgemeinen Nutzen liegend, vorbehaltlich der staatlichen Akte, welche zur Ausführung nöthig sind und der Zeit derselben. Eine solche Klassirung hat in Frankreich nur stattgefunden, wenn eine so große Zahl von Linien geplant wurde, daß durch das Gesetz nicht sofort die eigentliche Konzessionirung oder der Bau der Linien selbst festgesetzt werden konnte. Dies war der Fall beim Gesetz vom 11. Juni 1842, wodurch die ersten 9 Hauptlinien festgesetzt wurden, und bei den Gesetzen vom 17. und 18. Juli 1879, wodurch der oben erwähnte Freycinet'sche Bauplan genehmigt wurde. Eine ähnliche umfassende Klassirung hat durch das italienische Gesetz vom 29. Juli 1879 stattgefunden, während wir in Deutschland derartige Vorgänge nicht aufzuweisen haben. So sehr im allgemeinen ein planmäßiges Vorgehen beim Eisenbahnban und demgemäß die Festsetzung eines umfassenden Bauplans seine Vorzüge haben mag, so trifft dies doch wohl nur bei Festsetzung des ersten Bauplans im Beginn des Eisenbahnbaus zu. Wenigstens haben die beiden Klassirungen vom Jahr 1879 in Frankreich und Italien in so vielen Beziehungen Nachtheile mit sich gebracht und haben nachträglich

derart abgeändert werden müssen, daß ihr Nutzen mit Recht bezweifelt werden darf.

Grundsätzliche Unterscheidungsmerkmale zwischen Eisenbahnen allgemeinen und lokalen Nutzens, sowie Straßeneisenbahnen sind auch in Frankreich nicht gesetzlich festgestellt, vielmehr hat man die Unmöglichkeit einer solchen Feststellung anerkannt und entscheidet von Fall zu Fall, ob die betreffende Bahn als eine Hauptbahn, Nebenbahn oder Straßeneisenbahn anzusehen und auszubauen ist.

Kapitel II behandelt die Vorschriften, betreffend die allgemeinen Vorarbeiten und die auf Grund derselben erfolgende Erklärung der Eisenbahn als im öffentlichen Nutzen liegend, Kapitel III die Vor- und Nachtheile der großen Eisenbahnnetze.

Die folgenden Kapitel handeln von der Konzessionirung der Eisenbahnen, und zwar Kapitel IV von der Dauer der Konzessionen, Kapitel V von der Art und Weise der Konzessionsertheilung, Kapitel VI von der Form der Konzessionen und der rechtlichen Bedeutung ihrer einzelnen Bestandtheile, Kapitel VII von den den Konzessionären verliehenen Rechten und der Eigenschaft der Eisenbahnen als öffentlicher Wege, Kapitel VIII von der Konstituierung der Eisenbahngesellschaften und den Grenzen ihres Wirkungskreises, Kapitel IX von der Uebertragung der Konzessionen und den Betriebsüberlassungsverträgen. In Kapitel X wird die Festsetzung des Anlagekapitals der Eisenbahngesellschaften behandelt, insbesondere das Verhältniß der Aktien zu den Obligationen, welche in Frankreich bei den großen Eisenbahngesellschaften mehr als das $6\frac{1}{4}$ -fache des Aktienkapitals betragen. Kapitel XI erörtert die wichtige Frage der finanziellen Beihilfen des Staates in ausführlichster Weise. Es kommen in Betracht: Uebernahme von Aktien durch den Staat, Darlehen seitens des Staatsschatzes, theilweise Ausführung von Arbeiten durch den Staat und auf seine Rechnung, Unterstützungen, Zinsgarantien. Alle diese Arten der Beihilfen mit Ausnahme der ersterwähnten finden sich im französischen Eisenbahnwesen. Interessant ist die häufige und bis auf den heutigen Tag (bei der Südbahn) vorkommende Ausführung des Unterbaues durch den Staat in Gemäßheit des Gesetzes vom 11. Juni 1842. Ferner werden die verschiedenen Formen der Zinsbürgschaften nach den Verträgen von 1859, 1863 u. s. w. und den neuen Verträgen von 1883 in allen Einzelheiten dargestellt. Kapitel XII enthält Mittheilungen über Beihilfen, geleistet von Gemeinden, Kreisen, Departements u. s. w. für Haupt- und Nebenbahnen. Durch Gesetz vom 11. Juni 1842 war bestimmt (entsprechend einem schon bestehenden Gesetze vom 16. September 1807, wonach die örtlichen Bezirke zu den Kosten von Wegen, Brücken u. s. w., durch deren Herstellung eine Verbesserung ihres Gebietes herbeigeführt wurde, bis zur

Hälfte der Kosten herangezogen werden konnten), daß die Grunderwerbskosten der Eisenbahnen zu $\frac{2}{3}$ von den durchschnittlichen Gemeinden und Departements dem Staat ersetzt werden sollten. Indefs begegnete die Ausführung dieser Bestimmung großen Schwierigkeiten und wurde durch Gesetz vom 19. Juli 1845 wieder aufgehoben. Verschiedene Anläufe, in dieser oder ähnlicher Weise die von den Eisenbahnen durchschnittlichen Bezirke an den Kosten des in Frankreich wegen des unzweckmäßigen Entscheidungsverfahrens (Feststellung des Werthes der Grundstücke durch eine Jury) außerordentlich kostspieligen Grunderwerbs zu betheiligen, blieben erfolglos. Jedoch wurde die Regierung durch die Gesetze vom 17. und 18. Juli 1879, betreffend die Klassirung der Eisenbahnen in Frankreich und Algier ermächtigt, die Priorität der Ausführung der Bahnen abhängig zu machen von den Beihilfen der durchschnittlichen Bezirke, und sie hat hiervon vielfach Gebrauch gemacht. Für die Nebenbahnen wurden die örtlichen Beihilfen geregelt durch die Gesetze vom 12. Juli 1865 und 11. Juni 1880.

Kapitel XIII handelt von der Theilung des Reinertrags zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften, wie sie unter gewissen Voraussetzungen nach den Verträgen von 1883 und auch schon in den früheren Verträgen vorgesehen ist, Kapitel XIV von den finanziellen Beihilfen des Staates und örtlicher Bezirke u. s. w. bei den Eisenbahnen in Deutschland, Großbritannien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Italien, Rußland, Schweden und der Schweiz. Kapitel XV enthält eine ausführliche Darstellung der weitgehenden Kontrolle, welche der Staat über die gesammte finanzielle Verwaltung der französischen Privatbahnen führt, und wegen seiner finanziellen Betheiligung führen muß. Kapitel XVI zählt die Abgaben auf, welche der Staat theils von den Eisenbahngesellschaften selbst erhebt, theils durch diese vom Publikum erheben läßt. Die erheblichste davon ist die Abgabe, welche den Personen- und Eilgutverkehr mit dem sogenannten Zehnten belastet, welcher indess durch wiederholte Gesetze, zuletzt durch das vom 16. September 1871 auf mehr als das Doppelte erhöht ist, sodafs auf jeden Franc Frachtkosten jetzt 23,2 Cts. Steuer erhoben werden. Kapitel XVII erörtert die verschiedenen Fälle der Aufhebung der Konzession durch Zeitablauf, Ankauf seitens des Staats, Verfall wegen Nichterfüllung von Konzessionsbedingungen, Rücktritt des Konzessionärs mit Zustimmung der Staatsregierung und durch Sequestration.

Im zweiten Theil handelt Kapitel I von den allgemeinen Regeln betreffend die Vorlage und Genehmigung der Bauprojekte, von der Art der Ausführung, der Beaufsichtigung und Abnahme der Bauarbeiten, Kapitel II von dem Oberbau, Normal- und Schmalspur, Zahl der Geleise, Kurven und Steigungen, Gewicht der Schienen u. s. w., alles dieses jedoch nur

unter Berücksichtigung der Verwaltungs- und wirtschaftlichen, nicht der technischen Fragen. Kapitel III enthält die Vorschriften betreffend das Normalprofil des lichten Raums, Kapitel IV über Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen und ihre Zugänge. Kapitel V über die Wiederherstellung der durch die Eisenbahn unterbrochenen anderen Verkehrswege. Kapitel VI über die Ueberschreitung von Wasserwegen, Kapitel VII über Einfriedigungen und Barrieren, Kapitel VIII über die Entnahme von Wasser für die Bahnhöfe, Kapitel IX über die Ausschachtungen, Kapitel X über die Enteignung von Grundeigenthum, Kapitel XI über die zeitweilige Inbesitznahme von Grundeigenthum und über die durch Ausführung der Bahn erwachsenden Schäden, Kapitel XII über Abgrenzung und Zubehör der Bahn, sowie die Veräußerung der unnützen Trennstücke, Kapitel XIII über den Bau durch den Staat. Kapitel XIV giebt eine Statistik über die allmähliche Entwicklung und die Anlagekosten der französischen und ausländischen Bahnen, Kapitel XV die Bestimmungen über die Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn und ihres Zubehörs.

In Theil III handelt Kapitel I von den Beschränkungen der angrenzenden Grundstücke durch die Eisenbahnen, von den Entschädigungsansprüchen hieraus, und den seitens der Eisenbahnverwaltung widerruflich gewährten Nutzungsrechten an der Bahn und ihrem Zubehör, Kapitel II von der Bahnpolizei, betreffend die Unterhaltung und Freihaltung der Bahn.

Der III. Band des Werks (714 Seiten) zerfällt in 2 Theile, von welchen der erste die innere Organisation und das Personal der Eisenbahnverwaltung, sowie die staatliche Kontrolle des Betriebs, der zweite den technischen Betrieb, die Betriebsausgaben und Selbstkosten, sowie die Bahnpolizei behandelt.

Kapitel I des ersten Theils enthält eine Darstellung der Verwaltungsorganisation der französischen Privatbahnen. Die oberste Leitung der gesammten Verwaltung hat der Verwaltungsrath, der von der Generalversammlung gewählt wird. Zur Theilnahme an letzterer ist nur berechtigt, wer mindestens 20 (bei West- und Südbahn) oder 40 Aktien (bei den übrigen Gesellschaften) hat. An der Spitze der ausführenden Verwaltung steht ein vom Verwaltungsrath gewählter Direktor, der seinerseits an einen oder mehrere Unterdirektoren mit Genehmigung des Verwaltungsraths einen Theil seiner Geschäfte übertragen kann. Nur die Nordbahn hat statt dessen einen aus dem Verwaltungsrath gewählten Direktionsausschuß von 5 Mitgliedern. Unter der Direktion gliedert sich die Verwaltung in 5 Abtheilungen: Zentralverwaltung, Betrieb, Betriebsmaterial und Zugförderung, Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn, Neubau. Jede dieser Abtheilungen zerfällt wieder in zahlreiche Unterabtheilungen, die zum Theil in dem Verwaltungssitz, zum Theil in den Hauptstationen ihren Sitz

haben. Das ganze macht den Eindruck einer bürokratisch ausgebildeten Verwaltung.

Im Kapitel II betreffend die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung wird zunächst die der französischen Staatsbahn dargestellt. Dieselbe ist gewissermaßen der Organisation der Privatbahnen nachgebildet. Unter dem Minister der öffentlichen Arbeiten, welchem natürlich die Genehmigung der wichtigsten Verwaltungsmafsregeln z. B. des Etats und der Tarife zusteht, ist mit der Oberleitung der Staatsbahnverwaltung ein Verwaltungsrath betraut, unter diesem steht ein ausführender Direktor, der mit beratender Stimme an den Sitzungen des Verwaltungsraths theilnimmt. Die verschiedenen Dienstzweige sind vertheilt unter einen Leiter des Betriebs- und Verkehrsdienstes, einen Oberingenieur des Betriebsmaterials und der Zugförderung, einen Oberingenieur für Bahnunterhaltung und einen Generalkassirer. Bei der weiter in diesem Kapitel folgenden Darstellung der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in Oesterreich-Ungarn, Italien, Deutschland und Belgien finden sich insbesondere bei Darstellung der preussischen Staatsbahnverwaltung Ungenauigkeiten und falsche Auffassungen, auf welche näher einzugehen indess zu weit führen würde.

Kapitel III handelt von dem Personal der Eisenbahnen, Kapitel IV von der Organisation der Staatsaufsicht über den Betrieb der Privatbahnen. Diese Staatsaufsicht ist eine sehr weitgehende und erstreckt sich auch auf eine örtliche Aufsicht über den Betrieb, welche bezüglich der Bahnpolizei und des Verkehrsdienstes durch besondere Kommissare für durchschnittlich 75 km Bahnlänge, in technischer Beziehung durch technische Beamte (*conducteurs des ponts et chaussées* und *gardiens-mines*) für 200—300 km ausgeübt werden. Ueber den Kommissaren, welche sich zum größten Theil aus verabschiedeten Offizieren ergänzen, stehen dann noch Inspektoren mit einem Bezirk von durchschnittlich 1500 km und Oberinspektoren mit einem Bezirk von durchschnittlich 3900 km. Die technische Aufsicht wird ferner geübt durch *ingénieurs ordinaires du contrôle des travaux et de l'entretien* mit einem Bezirk von 540 km und *ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique* mit einem Bezirk von 800 km, in oberster Instanz durch *ingénieurs en chef du contrôle de l'exploitation technique* und *ingénieurs en chef du contrôle des travaux et de l'entretien*, sowie *inspecteurs généraux des ponts et des chaussées ou des mines* mit einem Bezirk von durchschnittlich 4460 km. 1887 betrug die Zahl dieser Aufsichtsbeamten 819 und die Kosten der Aufsicht 100 Frs. für das Kilometer, welche von den Eisenbahngesellschaften getragen werden.

Im zweiten Theil handelt Kapitel I von den Signalen, Kapitel II von den Weichen und andern Sicherungsapparaten, Kapitel III vom Betriebsmaterial, Kapitel IV von der Be- und Entladung der Wagen, Kapitel V

von den Rangirbewegungen, Kapitel VI von der Zahl und dem Fahrplan der Züge, Kapitel VII von deren Zusammensetzung, Beladung und Ausnutzung, Kapitel VIII von der Durchführung der Züge, Kapitel IX von den leichten (Omnibus-) und Tramwayzügen, Kapitel X erörtert ausführlich die Betriebsunfälle und die daraus entstehende strafrechtliche und zivilrechtliche Haftpflicht, Kapitel XI die Attentate auf Reisende und die Mittel zu ihrer Verhütung. In Kapitel XII wird die Frage der Betriebskosten behandelt, sowie ihr Verhältniß zu den Roheinnahmen, der sogenannte Betriebscoefficient, und die Ausgaben für das Zugkilometer, wobei eine umfassende Statistik für die französischen und ausländischen Bahnen gegeben wird. Kapitel XIII enthält interessante Berechnungen über die Selbstkosten nach dem sogenannten französischen Schlüssel, 1 Personenkilometer = 1 Tonnenkilometer. Danach haben in der Zeit von 1866—1884 auf den französischen Hauptbahnen die durchschnittlichen Selbstkosten für das Personen- und Tonnenkilometer geschwankt zwischen 5,52 und 6,17 Cent. einschließlich der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, wobei für die von den Eisenbahngesellschaften aufgebrachten Kapitalien deren wirkliche Verzinsung, für die Staatsunterstützungen eine Verzinsung von 5 pCt. gerechnet ist. Die Betriebskosten haben geschwankt zwischen 2,64 und 3 Cent., sie betragen etwa 50 pCt. der Gesamtkosten; die Kosten der Verzinsung und Tilgung des von den Gesellschaften aufgebrachten Kapitals haben geschwankt zwischen 2,17 und 2,75 Cent., die Kosten des vom Staat aufgewendeten Kapitals haben in den 80er Jahren stark zugenommen, sie betragen 1884 etwa $\frac{1}{4}$ gegen $\frac{3}{4}$ der Kosten für die Verzinsung des Kapitals der Gesellschaften. Während die letzteren und die Betriebskosten durch die wirklichen Einnahmen in der Zeit von 1866—1884 stets gedeckt worden sind, ist dies bezüglich der Kosten der Verzinsung und Tilgung der vom Staat aufgewendeten Kapitalien in den Jahren von 1872—1884 nicht der Fall gewesen. Sehr ungünstig sind die Selbstkosten auf den den großen Gesellschaften nicht konzessionirten unabhängigen Nebenbahnen. Sie schwanken zwischen 8 und 12 Cent. für das Tonneukilometer, die Betriebskosten zwischen 3,3 und 5,2 Cent., die wirklichen Einnahmen sind erheblich geringer, in 1884 betragen sie etwas mehr als die Hälfte der Selbstkosten. Kapitel XIV handelt von der Bahnpolizei und den auf den und gegen die Eisenbahnen begangenen Vergehen und Verbrechen.

Der umfangreiche vierte Band (1075 Seiten), welcher dem Tarif- und Verkehrswesen gewidmet ist, zerfällt in 5 Theile. Der erste Theil, welcher das Tarifwesen im Allgemeinen behandelt, ist verhältnißmäßig kurz, weil der Verfasser sich hier, wie überall, auf tiefergehende theoretische Untersuchungen und Erörterungen nicht einläßt, vielmehr sich im Wesentlichen auf die Dar-

stellung der gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften und der thatsächlichen Verhältnisse, sowie die Erörterung der sich hieran knüpfenden Fragen beschränkt. Kapitel I bringt die in Frankreich übliche Eintheilung und Bezeichnung der Tarife, welche von der bei uns hergebrachten in verschiedenen Beziehungen abweicht, Kapitel II erörtert ausführlich die Bedeutung der Homologation der Tarife. Anfangs war Streit über die Bedeutung derselben, die Eisenbahngesellschaften legten ihr eine nur formelle Bedeutung bei und behaupteten, sie könne nicht verweigert werden, wenn sie einen ihren Konzessionen entsprechenden unterhalb ihrer Höchstsätze sich bewegenden Tarif vorlegten. Indefs drang die Regierung mit ihrer Ansicht, daß Homologation gleich Approbation sei und ihr ein Recht der materiellen Prüfung und der Genehmigung der Tarife zustehe, durch. Weiter geht aber auch ihr Recht nicht, sie hat kein Recht der Initiative, keine Möglichkeit, die Eisenbahngesellschaften zur Einführung eines für das Land nothwendigen oder nützlichen Tarifs zu zwingen. Das ist der große Unterschied gegenüber Staatsbahnen, wo die Regierung unbedingte Herrin der Tarife ist. Picard würdigt diesen Unterschied nicht genügend, und hält ein derartiges Recht des Staates für nicht vereinbar mit dem Privatbahnsystem, obgleich sich auch in Frankreich vielfach Bestrebungen geltend gemacht haben, dies wichtige Recht der Initiative der Regierung zu sichern, insbesondere beim Abschluß der Verträge von 1883 und neuerdings in dem im Archiv 1890 S. 598 ff. besprochenen Gesetzentwurf. Kapitel III und IV sind mehr juristischer Natur und handeln von dem obligatorischen Charakter, der Anwendung und Anlegung der Tarife.

Der zweite Theil behandelt den Personenverkehr, Kapitel I die Personen- und Gepäcktarife. Die französischen Hauptbahnen erheben mit Ausnahme der Staatsbahn, welche einen ab 50 km staffelweise ermäßigten Tarif hat, ihre konzessionsmäßigen Höchstsätze. Dazu kommen noch 23,2 pCt. Staatssteuer, sodafs die Einheitssätze betragen: I. Klasse 12,32 Cent., II. Klasse 9,24 Cent., III. Klasse 6,776 Cent. Diese Einheitssätze gelten, weil sie Höchstsätze sind, auch für Schnellzüge, was nach Picard vielfach als nicht richtig erachtet wird. Auch ist 1882 vom Minister Varroy ein Anlauf genommen, einen Preisunterschied zwischen Schnell- und Personenzügen herbeizuführen, indefs ohne Erfolg. Die für 1892 in Aussicht genommene Herabsetzung der Staatssteuer um 10 pCt, wird nach den Verträgen von 1883 zur Folge haben, daß auch die Eisenbahngesellschaften ihre Sätze für die II. Klasse um 10, für die III. Klasse um 20 pCt. ermäßigen. Dieselben würden dann für die I. Klasse 11,2 Cent., für die II. Klasse 7,56 Cent., für die III. Klasse 4,93 Cent. betragen. Sehr interessant, namentlich bei den jetzigen Bestrebungen auf Ermäßigung der Personentarife ist Kapitel II, welches von der fortschreitenden Ermäßigung

der Personentarife handelt. Auf den französischen Hauptbahnen hat sich die Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer von 1855–1884 ermäßigt von 5,91 Cent. auf 4,72 Cent. Das ist nicht sehr erheblich. Beispielsweise hat sich auf den preussischen Eisenbahnen diese Durchschnittseinnahme ermäßigt von 1855–1879 von 4,62 ϕ auf 3,52 ϕ , während in demselben Zeitraum auf den französischen Hauptbahnen nur eine Ermäßigung von 5,91 Cent. auf 5,17 Cent. stattfand. Sehr eingehend werden sodann die belgische Personentarifreform von 1866 und die Ergebnisse der auf dem französischen Staatshalunnetz in den Jahren 1880 und 1881 erfolgten Ermäßigungen der Personentarife dargestellt. Auf den letztern wurden mittelst eines Staffeltarifs die oben erwähnten Einheitssätze der französischen Hauptbahnen von 50 km Entfernung ab ermäßigt in der Weise, daß bei 400 km die Ermäßigung $\frac{1}{6}$ betrug und sich dann auf dieser Stufe hielt. Zu gleicher Zeit wurden für das ganze Netz Rückfahrkarten eingeführt mit 40 pCt. Ermäßigung bei Entfernungen bis zu 50 km und 25 pCt. bei weiteren Entfernungen. Die durchschnittliche Ermäßigung für das Personenkilometer betrug 1881 gegen 1879 19 pCt., die durchschnittliche Verkehrsvermehrung 37 pCt., die Vermehrung der Roheinnahmen 11 pCt. Picard schließt aus den in Belgien und Frankreich gemachten Erfahrungen, daß Ermäßigungen im Nahverkehr, wo keine Uebernachtungskosten u. s. w. für die Reisenden in Betracht kommen, am meisten geeignet sind, den Verkehr zu vermehren, allgemeine Ermäßigungen hingegen nur dann, wenn sie sehr erheblich sind.

Kapitel III behandelt die Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber den Reisenden, Kapitel IV die Personen- und Gepäcktarife der ausländischen Bahnen, giebt auch vergleichende Zusammenstellungen über den Personenverkehr der europäischen Staaten.

Im Theil III betreffend den Güterverkehr erörtert Kapitel I die konzeptionsmäßigen Höchstsätze und die Staatssteuern. Was letztere angeht, so ist das Eilgut, wie der Personenverkehr (der Ausdruck *grande vitesse* unfasst beides) mit einer Steuer von 23,2 pCt. der Fracht belastet. Außerdem aber trägt jeder Frachtbrief sowie der Empfangsschein (*Recepisse*), welcher dem Aufgeber eingehändigt wird, einen Stempel von 70 Cent. (bei Eilgut der Empfangsschein nur 35 Cent.), und die Quittung für jeden Frachtbetrag von mehr als 10 Frcs. trägt einen Stempel von 10 Cent. Was würden wohl unsere deutschen Verkehrsinteressenten zu einer derartigen Besteuerung und Belästigung des Verkehrs sagen?

Kapitel II enthält die allgemeinen Tarife für Eilgut, für welche seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten ein Mustertarif vom 11. September 1861 aufgestellt ist, welchen die französischen Bahnen einschließlic der Frachtsätze mit nicht sehr erheblichen Abänderungen in Einzelheiten

angenommen haben, sodafs in dieser Beziehung eine gewisse Einheitlichkeit besteht.

Kapitel III handelt von den allgemeinen, Kapitel IV von den Spezialtarifen für Frachtgut. Die früheren chaotischen Zustände, welche auch in den französischen Gütertarifen durch die Verschiedenheiten in Klassifikation und Einheitssätzen (soweit überhaupt von solchen die Rede sein konnte) und durch die verschiedenartigen zahllosen Spezial- und Ausnahmetarife der verschiedenen Bahnen herbeigeführt waren, die Entstehung der gemeinsamen Klassifikation von 1879, die allmähliche Durchführung der Tarifreform auf Grund derselben werden eingehend dargestellt. Wie lange von den französischen Bahnen die Ausführung der Tarifreform hingezogen ist, beweist die Thatsache, dafs der letzte der Reformtarife, der der Südbahn, erst am 11. September 1890 zur Einführung gelangt ist. Darüber, dafs die Tarifreform eine sehr mangelhafte ist, giebt sich Picard keiner Täuschung hin: nicht einmal die Klassifikation von 1879 ist von allen Bahnen unverändert angenommen, bezüglich der Einheitssätze aber ist schon in den allgemeinen Tarifen keine Einheitlichkeit vorhanden, während die weit wichtigeren Spezialtarife¹⁾ bezüglich der Klassifikation wie der Einheitssätze bei jeder Bahn verschieden sind. Er meint aber mit Recht, dafs doch ein grofser Fortschritt gegen früher erreicht sei und das Fehlende allmählich nachgeholt werden müsse. Als sehr vortheilhaft betrachtet er die Anwendung der fallenden Skala bei den Gütertarifen, und setzt die Vorzüge dieser Tarifbildung eingehend und zutreffend auseinander. Für die Spezialtarife, welche für den Güterverkehr am wichtigsten sind und fast $\frac{1}{5}$ der Einnahme aus dem Güterverkehr erbringen, bestehen indefs auch nach der Reform noch eine grofse Zahl — Picard zählt einige 20 auf — von erschwerenden Bedingungen, mit welchen der Versender die Gewährung der niedrigeren Sätze der Spezialtarife gewissermafsen erkaufen mufs. Die häufigsten und wichtigsten sind eine Verlängerung oder gänzliche Aufhebung der Lieferfristen, eine weitgehende Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen und die Aufgabe bezw. Verladung eines bestimmten Mindestgewichts in einen Wagen. Ueber die Zulässigkeit und Bedeutung dieser Bedingungen sind eine Menge Prozesse geführt und hat sich eine ganze Rechtsprechung gebildet, welche von Picard sehr eingehend angeführt und besprochen wird. Ueberhaupt sind die Verpflichtungen und Rechte der Eisenbahnen in Frankreich vielmehr als bei uns in Deutschland durch gerichtliche Präjudizien

¹⁾ Als Spezialtarife werden gegenwärtig die auf Grund von Einheitssätzen gebildeten für das ganze Netz einer Bahn oder doch für einen gröfseren Theil desselben geltenden allgemeineren Ausnahmetarife bezeichnet; daneben bestehen *prix fermes*, d. h. feste Ausnahmesätze für bestimmte einzelne Verkehrsbeziehungen, nicht auf Grund von Einheitssätzen gebildet.

festgestellt, was zum Theil mit dem vorwaltenden Privatbahnsystem zusammenhängt.

Kapitel V handelt von den direkten Tarifen. Die französischen Bahnen sind wohl zu einer direkten Abfertigung, nicht aber zur Einrichtung direkter Tarife verpflichtet, letzteres liegt vielmehr in ihrem Belieben. Demgemäß giebt es in Frankreich auch nicht entfernt eine solche ausgedehnte direkte Tarifirung, wie man sie in Deutschland als selbstverständlich ansieht, sondern die Regel ist die sogenannte *soudure*, d. h. die Abfertigung auf Grund der verschiedenen Lokaltarife und Umexpedition an den Grenzen der Netze, wodurch aber zumal bei den Staffeltarifen der direkte Verkehr erheblich vertheuert wird. Nur wo es in ihrem Interesse liegt, richten die französischen Bahnen direkte Tarife ein, z. B. haben sie einen für alle französischen Hauptbahnen geltenden direkten Tarif für kleine Pakete. Nach demselben Grundsatz haben sie auch eine gewisse Zahl von internationalen direkten Tarifen eingerichtet. Von diesen genießen die Ausfuhr- und Durchfuhrtarife auf Grund der Erlasse vom 26. April 1862 und 1. August 1864 gewisse Freiheiten bezüglich der Genehmigung und der Geltungsdauer, während die Einfuhrtarife, die *tarifs de pénétration*, wie sie vielfach genannt werden, den gewöhnlichen Regeln unterliegen. In den Verträgen von 1883 haben sich überdies die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, die Ausfuhrtarife zu vermehren und auf Verlangen die Sätze der Durchfuhrtarife für die auf derselben Linie oder auf Seitenlinien innerhalb einer Zone 50 km gelegenen französischen Stationen bei geringerer Entfernung für die Ausfuhr anzuwenden. Die vielfachen gegen die *tarifs de pénétration* erhobenen Beschwerden sind nach Picard's Ansicht zum großen Theil unbegründet oder übertrieben.

Großes Interesse bietet das folgende Kapitel VI über die fortschreitende Ermäßigung der Gütertarife. Vielfach ist, wie auch Picard erwähnt, den französischen Eisenbahngesellschaften der Vorwurf gemacht, daß sie vor Ermäßigungen zu sehr zurückscheuen. Demgegenüber macht Picard darauf aufmerksam, daß jede Ermäßigung, um keine Verminderung des Reinertrags zu bringen, eine sehr bedeutende Vermehrung des Verkehrs herbeiführen muß, und deshalb die Interessen der Eisenbahngesellschaften und der Verkehrsinteressenten durchaus nicht immer identisch seien, wie behauptet werde. Dagegen könne der Staat weiter gehen in den Ermäßigungen, weil für ihn auch der indirekte Nutzen in Betracht komme. Die günstigen Ergebnisse der Anfang der 60er Jahre auf den belgischen und Anfang der 80er Jahre auf den französischen Staatsbahnen erfolgten Tarifiermäßigungen werden eingehend und ziffermäßig dargelegt, und empfohlen. Tarifiermäßigungen hauptsächlich eintreten zu lassen für die zum Leben notwendigen Güter

(Getreide, Lebensmittel) und die geringwerthigen Massengüter und zwar in Gestalt von Staffeltarifen bei weiteren Entfernungen.

Kapitel VII. die deutschen Gütertarife betreffend, enthält nicht nur mannigfache Ungenauigkeiten, sondern kommt auch bei Vergleichung der deutschen und französischen Gütertarife zu dem Schlusse, dafs die französischen Gütertarife billiger seien, was den Thatsachen geradezu widerspricht. Indefs würde eine Widerlegung hier zu weit führen.

In den Kapiteln VIII—XIII werden die belgischen, italienischen, österreichischen, ungarischen, englischen, schweizerischen Gütertarife dargestellt und mit den französischen verglichen, wobei ebenfalls das Bestreben sich geltend macht, die letzteren günstiger zu beurtheilen, als sie in Wirklichkeit verdienen. Diese Vergleiche auf Grund statistischer Durchschnittszahlen werden in Kapitel XIV fortgesetzt und da die Durchschnittseinnahme der französischen Bahnen für das Tonnenkilometer die der belgischen, deutschen und österreichisch-ungarischen Bahnen erheblich übersteigt, so wird mit zum Theil unzutreffenden Gründen die Beweiskraft dieser Zahlen bestritten. Insbesondere wird ganz mit Unrecht ein erhebliches Gewicht darauf gelegt, dafs in Deutschland durch die Sammeladungen die Durchschnittseinnahme für das Tonnenkilometer herabgedrückt würde, während der Gewinn aus denselben nur zum kleinsten Theil dem Publikum, zum gröfsten Theil den Spediteuren zu Gute käme. Dies beruht auf einer vollständigen Ueberschätzung des Sammeladungsverkehrs, welcher im Verhältnifs zu dem Stückgutverkehr und gar zu dem Gesamtgüterverkehr von so geringer Bedeutung ist, dafs er irgend welchen fühlbaren Einflufs auf die Durchschnittseinnahme für das Tonnenkilometer nicht hat. Beispielsweise betrug auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1888/89 das Stückgut 4,13 pCt. der Gesamttonnenzahl, das Sammelgut 13,97 pCt. der Klassen A1 und B, diese beiden Klassen selbst aber nur 3,24 pCt. der Gesamttonnenzahl.

Kapitel XV handelt von den Transport- und Lieferfristen, Kapitel XVI und XVII von den Rechten und Pflichten der Versender und Eisenbahnen beim Gütertransport, Kapitel XVIII—XXI von der Haftpflicht der Eisenbahnen bei Ueberschreitung der Lieferfristen, Beschädigung und Verlust der Güter und falscher Anwendung oder Irrthum in der Anwendung der Tarife, Kapitel XXII von dem Gütertransport in seinen Beziehungen zu den direkten Steuern, dem Zoll und Octroi, Kapitel XXIII von der Zuständigkeit und dem gerichtlichen Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten mit Eisenbahnverwaltungen.

Im Theil IV enthält Kapitel I die Bestimmungen über den sogenannten äufseren Dienst, das Rollfuhrwesen und die Güternebenstellen, welche bei den preussischen Staatsbahnen erst neuerdings eingeführt

von den französischen Eisenbahngesellschaften aber schon frühzeitig gepflegt sind. Kapitel II behandelt die Rechte und Pflichten der sich anschließenden Bahnen und die Bestimmungen, betreffend die Gemeinschaftsbahnhöfe. Wie überall ist auch in Frankreich von dem Rechte des Mitbetriebes gegen Zahlung der *péage* nur in seltenen Fällen Gebrauch gemacht. Hierüber, sowie über die Gemeinschaftsbahnhöfe schliessen die theiligten Bahnen Vereinbarungen, nöthigenfalls entscheidet die Regierung. Kapitel III handelt über die Privatanschlußgeleise, Kapitel IV über die militärischen Transporte, wobei auch ein Ueberblick über die Organisation im Kriegsfall gegeben wird, Kapitel V und VI über die Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften gegenüber Post- und Telegraphenverwaltung, Verwaltung des Innern und der Finanzen.

In Theil V bringt das erste Kapitel interessante statistische Zusammenstellungen über den Verkehr und die Einnahmen der französischen Bahnen in den Jahren 1855—1884. Es betragen auf den französischen Hauptbahnen durchschnittlich auf ein Kilometer:

	die Zahl der Personenk ^m	die Zahl der Tonnenk ^m	die Einnahmen für das Personenk ^m	die Einnahmen für das Tonnenk ^m	die Einnahmen Fres.	der Ueberschuß Fres.
1855	361 691	301 155	5,91 c	7,65 c	53 087	30 861
1865	251 640	391 035	5,53 c	6,08 c	43 738	23 462
1875	247 252	420 328	5,21 c	6,06 c	41 575	21 829
1879	235 635	404 472	5,17 c	5,95 c	42 476	20 334
1884	239 632	364 818	4,72 c	5,90 c	38 145	16 944

Zur Vergleichung folgen hier die entsprechenden Zahlen der preussischen Bahnen, wobei die Zahlen für 1884 nicht die der gesammten preussischen Bahnen, sondern nur die der preussischen Staatsbahnen sind, weil für die Zeit nach 1879 eine Statistik der sämtlichen preussischen Bahnen in entsprechender Weise nicht mehr geführt wird.

					„	„
1855	141 356	177 298	4,62 „	7,50 „	21 786	9 414
1865	212 693	336 768	3,85 „	5,83 „	29 967	15 435
1875	241 778	471 648	3,60 „	4,90 „	34 665	13 560
1879	196 843	439 337	3,52 „	4,33 „	28 553	12 850
1884 85	244 573	538 579	3,33 „	3,84 „	32 863	14 161

Der Vergleich fällt entschieden zu Gunsten der preussischen Bahnen aus, deren Entwicklung in jeder Beziehung eine günstigere ist, insbesondere, wenn man dabei berücksichtigt, daß die Zahlen der französischen Bahnen nur die Hauptbahnen, nicht die verkehrsärmere Nebenbahnen mit ihren schlechten Erträgen umfassen. Bei den französischen Bahnen zeigt sich von 1855—1884 eine Abnahme der Personenfrequenz,

der Einnahmen und des Ueberschusses, während die Güterfrequenz nur unbedeutend zugenommen hat und die Durchschnittssätze für das Personen- und Tonnenkilometer erheblich weniger herabgesetzt sind, als auf den preussischen Bahnen, bei welchen eine bedeutende Zunahme der Frequenz und Einnahmen im Personen- und Güterverkehr, sowie des Ueberschusses stattgefunden hat.

Kapitel II handelt von der Schätzung des Verkehrs neuer Linien und Stationen, wobei insbesondere die bekannte Methode des Ingenieurs Michel erörtert wird. Am Schlusse des IV. Bandes findet sich endlich noch ein ausführliches vorzüglich zusammengestelltes Sachregister für alle vier Bände, welches ebenso wie die jedem Bande vorangeschickte eingehende Inhaltsübersicht den Gebrauch des umfangreichen Werkes wesentlich erleichtert.

U/r.

**Das finanzielle Ergebniss der preussischen Staatseisenbahn-
verwaltung für das Jahr I. April 1889/90
und die Jahre I. April 1882/83—1891/92.¹⁾**

Von

Schremmer, Rechnungsrath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Die seit mehreren Jahren eingetretene Steigerung des Verkehrs auf den preussischen Staatseisenbahnen hat auch im Jahre 1889/90 sich fortgesetzt.

Der Rechnungsabschluss der preussischen Staatseisenbahnverwaltung für 1889/90 weist dementsprechend gegenüber den Ansätzen des Staatshaushaltsetats bedeutende Mehreinnahmen nach, sodafs er ungeachtet der gleichzeitigen erheblichen Steigerung der Ausgaben folgendes günstige Ergebniss geliefert hat:

	Nach dem Etat M.	Nach dem Rechnungs- abschlusse M.	Mithin gegen den Etat	
			mehr M.	weniger M.
A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen.				
Einnahme	774 710 948,00	865 251 971,36	90 541 023,36	—
Ausgabe	427 973 166,00	478 521 876,37	50 548 710,37	—
mithin Ueberschufs	346 737 782,00	386 730 095,00	39 992 313,00	—
Hiervon ab die von der Eisenbahnverwaltung ans Be- triebsfonds geleisteten Zinsen und Tilgungsbeträge für die mit den verstaatlichten Privat- eisenbahnen übernommenen, noch ungekündigten Prioritäts- anleihen n. s. w.	67 092 235,00	64 410 060,35	—	2 681 574,67
bleibt Ueberschufs	279 645 547,00	322 319 434,65	42 673 887,65	—

¹⁾ Vergl. Archiv 1889 S. 168 ff.

	Nach dem Etat <i>M</i>	Nach dem Rechnungs- abschlusse <i>M</i>	Mithin gegen den Etat	
			mehr <i>M</i>	weniger <i>M</i>
B. Privateisenbahnen, bei welchen der Staat theilhaft ist.				
Einnahme	210 026,00	287 627,35	77 601,35	—
(Ausgaben waren auf diesen Abschnitt nicht zu ver- rechnen.)				
mithin Ueberschufs	210 026,00	287 627,35	77 601,35	—
C. Zentralverwaltung der Eisen- bahnangelegenheiten ein- schliesslich des Eisenbahn- kommissariats zu Berlin und der technischen Eisen- bahnschule zu Nippes.				
Einnahme	102 700,00	372 459,06	269 759,06	—
Ausgabe	1 401 330,00	1 495 660,19	94 330,19	—
mithin Zuschufs	1 298 630,00	1 123 201,13	—	175 428,87
(eine Verrechnung von Ein- nahmen aus dem Eisenbahn- verkehre selbst findet bei Abschnitt C nicht statt, daher der Zuschufs.)				
Danach stellt sich für 1889 90:				
die gesammte Einnahme auf	775 023 674,00	865 912 057,67	90 888 383,67	—
„ „ Ausgabe „	496 466 731,00	544 428 196,79	47 961 465,79	—
und der Ueberschufs auf	278 556 943,00	321 483 860,88	42 926 917,88	—
Auf diesen Ueberschufs kommen auf Grund des sogen. Eisenbahngarantiesetzes vom 27. März 1882 (G.-S. S. 214) in Anrechnung:				
zur Verzinsung der Eisen- bahnkapitalschuld	165 563 712,33	165 462 879,80	—	100 832,53
sodafs als Reinüberschufs verbleiben	112 993 230,67	156 020 981,08	43 027 750,41	—

	Nach dem Etat „	Nach dem Rechnungs- abschlusse „	Mithin gegen den Etat	
			mehr „	weniger „
Dieser Reinüberschufs findet Verwendung:				
1. nach § 4 No. 1 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur plan- mäßigen Tilgung der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 auf- genommenen oder selbst- schuldnerisch übernommen- nen Schulden	3 498 021,64	3 498 457,86	436,22	—
2. nach § 4 No. 2 desselben Gesetzes:				
a) zur außerordentlichen Tilgung von Staatsschul- den bezw. zur Verrech- nung auf bewilligte An- leihen	10 969 615,15	108 076 799,76	97 117 184,61	—
b) zur Deckung anderweiter etatsmäßiger Ausgaben des Rechnungsjahres 1889/90	98 535 593,58	44 445 723,66	—	54 089 870,22
zusammen wie vorstehend	112 998 230,37	156 020 981,08	97 117 620,63	54 089 870,22
			48 027 750,41	—

Von dem gesammten rechnungsmäßigen Reinüberschusse für 1889/90 sind demnach beinahe 112 000 000 „ zur thatsächlichen Schuldentilgung und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen, welche der Schuldentilgung gleichsteht, verwendet worden; etwa 44 000 000 „ sind zur Deckung anderweiter etatsmäßiger Staatsausgaben verausgabt.

In der auf Seite 232 und 233 folgenden Uebersicht sind die rechnungsmäßigen Ergebnisse der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in den Jahren 1882/83 bis 1889/90, auf welche das Eisenbahngarantiesgesetz vom 27. März 1882 Anwendung gefunden hat, dargestellt:

Die Uebersicht läßt erkennen, welche außerordentliche Ausdehnung die preussische Staatseisenbahnverwaltung in den acht Jahren durch den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen und den fortgesetzten Ausbau des Staatseisenbahnnetzes, in Verbindung mit der Steigerung des Verkehrs angenommen hat.

Während die gesammten rechnungsmäßigen Einnahmen im Jahre 1882/83 433 170 321 *„*
betragen haben, sind solche im Jahre 1889/90 auf . . . 865 912 058 *„*
mithin um 432 741 737 *„*,
beinahe das Doppelte, gestiegen.

Dagegen haben sich die gesammten rechnungsmäßigen Ausgaben, welche im Jahre 1882/83 295 058 744 *„*,
„ „ 1889/90 544 428 197 *„*
betragen haben, nur um 249 369 453 *„*,
also wesentlich weniger als das Doppelte, vermehrt.

Der Reinüberschufs, welcher sich für 1882/83 auf . . . 42 354 731 *„*,
für 1889/90 dagegen auf 156 020 981 *„*
berechnet, hat sich um 113 666 250 *„*,
beinahe um das Vierfache, erhöht.

Das bedeutende Mehr an Reinüberschufs ist vorwiegend auf die Steigerung der Betriebsüberschüsse zurückzuführen. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß sich einerseits durch die in den Jahren 1882/83 bis 1889/90 auf Grund des Eisenbahngarantiesgesetzes vom 27. März 1882 erfolgten Abschreibungen der Jahresreinüberschüsse von der Staatseisenbahnkapitalschuld das zu verzinsende Kapital ermäßigt hat, andererseits durch die nach und nach erfolgten Umwandlungen der meisten zu 5, 4½ und 4 pCt. verzinslich gewesenen Prioritätsanleihen der verstaatlichten Bahnen u. s. w. in 4 oder 3½prozentige Anleihen die Zinsenlast geringer geworden ist. Ferner ist auf die Höhe des Reinüberschusses der Umstand nicht ohne Einfluß geblieben, daß in den letzten Jahren die zum Bau neuer

1	2	3	4	5	6
	Rechnungsmässige			Auf den Ueberschnfs sind ange-	
Jahr	Gesamt- einnahme	Gesamt- ausgabe	Ueberschnfs	zur Verzinsung der Eisenbahn- kapital- schuld	zur Ausgleichung eines Defizits im Staatshans- halte, welches anderenfalls durch Anleihen hätte gedeckt werden müssen, bis zur Höhe von 2 200 000 M
	M	M	M	M	M
1882/83	433 170 321,03	295 068 744,37	138 111 576,76	95 756 845,32	¹⁾ —
1883/84	564 390 091,37	416 540 946,83	147 849 144,54	109 760 924,05	2 200 000,00
1884/85	585 486 642,74	399 399 587,25	186 087 055,49	140 543 558,12	—
1885/86	651 874 592,11	458 047 118,48	193 827 473,63	156 452 087,62	2 200 000,00
1886/87	686 209 461,20	460 976 857,90	225 232 603,30	157 618 565,04	—
1887/88	733 628 453,69	460 259 464,05	273 368 989,64	164 376 724,04	—
1888/89	791 481 480,30	494 627 994,54	296 853 485,76	163 763 590,37	—
1889/90	865 912 057,67	544 428 196,79	321 483 860,88	165 462 879,80	—
Zusammen					
für 1882/83					
bis 1889/90	5 312 153 100,11	3 529 338 910,11	1 782 814 190,00	1 153 735 174,36	4 400 000,00

¹⁾ Für das Jahr 1882/83 war zunächst ein Betrag von 2 200 000 M zum Ausgezogen und nebst den dadurch für 1883/84 zu viel angerechneten Zinsen von 88 000 M ergebenden Zahlen sind angegeben.

7	8	9	10	11
(Spalte 4) rechnet		Der Reinüberschufs hat Verwendung gefunden		
	Demnach	nach § 4 No. 1 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur planmäßigen Tilgung der vom Staate für Eisen- bahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder selbstschuld- nerisch übernommenen Schulden	nach § 4 No. 2 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur aufserordentlichen Tilgung von Staats- schulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen	zur Deckung anderweiter etatmäßiger Staats- ausgaben
zusammen	Rein- überschufs verblieben von			
„	„	„	„	„
96 756 845,32	42 354 731,44	4 005 204,73	15 597 279,16	22 752 248,05
111 960 924,05	35 888 220,49	4 040 438,33	19 267 950,56	12 579 831,60
140 543 558,12	45 543 497,37	3 648 721,71	14 266 448,40	27 628 326,36
158 652 087,62	35 175 386,01	3 630 880,16	7 838 576,91	23 706 928,94
157 618 565,04	67 614 038,26	4 450 821,00	32 918 128,68	30 245 088,57
164 376 724,04	108 992 265,60	4 138 862,45	84 683 744,94	20 169 658,21
163 763 590,37	133 089 895,39	4 223 353,11	76 785 628,49	52 080 913,79
165 462 879,30	156 020 981,08	3 498 457,86	108 076 799,56	44 445 723,66
1 158 135 174,26	624 679 015,64	31 636 738,85	359 434 557,11	233 607 719,65

gleich eines Defizits im Staatshaushalte abgesetzt, welcher aber später wieder zurück-
nachträglich an der Eisenbahnkapitalschuld abgeschrieben ist. Die danach sich

Bahnstrecken u. s. w. erforderlichen Mittel durch Ausgabe $3\frac{1}{2}$ prozentiger Schuldverschreibungen aufgebracht werden konnten, während früher für die Anleihen ein höherer Zinssatz bewilligt werden mußte.

Wie aus dem im Eingange mitgetheilten Abschlusse für 1889/90 hervorgeht, hat die Staatseisenbahnverwaltung die mit den verstaatlichten Privateisenbahnen übernommenen, noch ungekündigten Prioritätsanleihen u. s. w. aus Betriebsfonds nicht allein selbst verzinst, sondern auch planmäßig getilgt. Zu solchen Tilgungen sind, einschl. der Tilgungsbeträge für Aktien der inzwischen verstaatlichten Köln-Mindener und Oberschlesischen Eisenbahn, sowie für Aktien der Stargard-Posener Eisenbahn, verwendet:

im Jahre 1882/83	. . .	11 403 904,16 „
„ „ 1883/84	. . .	13 144 922,63 „
„ „ 1884/85	. . .	15 120 577,80 „
„ „ 1885/86	. . .	15 096 458,38 „
„ „ 1886/87	. . .	13 877 602,92 „
„ „ 1887/88	. . .	11 991 161,38 „
„ „ 1888/89	. . .	12 314 537,35 „
„ „ 1889/90	. . .	12 972 908,82 „
zusammen		105 922 068,44 „

In Höhe der Tilgungsbeträge hat sich die Staatseisenbahnverwaltung demnach selbst entlastet. Werden diese Ausgaben zur Tilgung, um welche andernfalls die nach dem Garantiesetze berechneten Jahresüberschüsse sich erhöht haben würden, letzteren hinzugerechnet, so steigt der Gesamt-reinüberschuß

für das Jahr 1882/83 auf	53 758 635,60 „
„ „ „ 1883/84	49 033 143,12 „
„ „ „ 1884/85	60 664 075,17 „
„ „ „ 1885/86	50 271 844,39 „
„ „ „ 1886/87	81 491 641,18 „
„ „ „ 1887/88	120 983 426,38 „
„ „ „ 1888/89	145 404 432,74 „
„ „ „ 1889/90	168 993 884,90 „

und beträgt der Gesamt-Reinüberschuß für
die acht Jahre im Ganzen . . . 730 601 084,48 „.

Durchschnittlich entfällt demnach auf jedes der acht Jahre ein Gesamtreinüberschuß von 91 325 135,51 .*ℳ*.

Der Gesamtreinüberschuß der acht Jahre hat nach Vorstehendem Verwendung gefunden:

a) zur planmäßigen Tilgung von Schulden (31 636 738,85 . <i>ℳ</i> + 105 922 038,44 . <i>ℳ</i>)	137 558 807,29 . <i>ℳ</i>
b) zur außerordentlichen Tilgung von Schulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen, welche der Schuldentilgung gleichsteht.	359 434 557,11 „
	<hr/>
zusammen zur Schuldentilgung	496 993 364,40 . <i>ℳ</i> .
c) zur Deckung anderweiter etatsmäßiger Staatsausgaben	233 607 719,68 . <i>ℳ</i>
	<hr/>
im Ganzen wie vorstehend	730 601 084,08 . <i>ℳ</i> .

Die nach den Abschreibungen verbliebene Eisenbahnkapitalschuld betrug am Schlusse 1889/90 (unter Berücksichtigung eines von dem Reinüberschusse für 1889/90 verbliebenen, nachträglich noch abzuschreibenden Restes von 43 027 750,41 .*ℳ*) 4 271 938 969 .*ℳ*

Dazu treten die von der Staatseisenbahnverwaltung selbst zu verzinsenden und zu tilgenden Prioritätsanleihen verstaatlichter Privateisenbahnen mit dem am Schlusse 1889/90 noch nicht getilgten Kapitale von . . . 958 233 692 „

sodafs die gesammte die preussische Staatseisenbahnverwaltung belastende Schuld am Schlusse 1889/90 . . . 5 230 172 661 .*ℳ* beträgt.

In der Schuld sind auch die dem Staate durch seine Betheiligung bei mehreren Privatbahnen aus der Uebernahme von Aktien u. dergl. entstandenen Ausgaben enthalten.

Im Anschlusse an die vorstehende Darstellung der wirklichen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung für 1882/83 bis 1889/90 mögen in der folgenden Uebersicht noch die in den Etats dieser Verwaltung für 1890/91 und 1891/92 zur Veranschlagung gekommenen Beträge kurze Erwähnung finden:

1	2	3	4	5	6
	Etatsmäßige			Auf den Ueberschufs sollen angerechnet	
J a h r	Gesamt- einnahme	Gesamt- ausgabe	Ueberschufs	zur Verzinsung der Eisenbahn- kapital- schuld	zur Ausgleichung eines Defizits im Staats- haushaltsetat, welches anderenfalls durch An- leihen hätte gedeckt wer- den müssen, bis zur Höhe v 2 200 000. //
	//	//	//	//	//
1890/91	852 959 086,00	5 220 791 184,00	330 879 902,00	187 449 984,33	—
1891/92	931 051 445,00	557 796 583,00	373 254 862,00	207 584 016,99	—
zusammen für 1890/91 und 1891/92 . . .	1 784 010 531,00	1 079 875 767,00	704 134 764,00	395 034 001,32	—
Werden die wirklichen Ergebnisse für 1882/83 bis 1889/90 hinzugesetzt mit	5 312 153 100,11	3 529 338 910,11	1 782 814 190,00	1 153 735 174,36	4 400 000
so ergibt sich für die zehn Jahre 1882/83 bis 1891/92 im Ganzen	7 096 163 631,11	4 609 214 677,11	2 486 948 954,00	1 548 769 175,68	4 400 000

7	8	9	10	11
(Spalte 4) werden	Demnach soll ein Rein- überschufs verbleiben von	nach § 4 No. 1 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur planmäßigen Tilgung der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 auf- genommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen Schulden	nach § 4 No. 2 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur aufserordentlichen Tilgung von Staats- schulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen	zur Deckung anderweiter etatmäßiger Staats- ausgaben
zusammen				
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
187 449 984,53	143 429 917,17	3 023 856,44	13 520 531,56	126 885 529,67
207 584 016,99	165 670 845,01	5 584 161,66	17 851 751,79	142 234 931,56
395 034 001,52	309 100 762,18	8 608 018,10	31 372 283,35	269 120 461,23
1 158 135 174,36	624 679 015,64	31 636 738,85	359 434 557,11	233 607 719,64
1 553 169 175,88	933 779 778,12	40 244 756,95	390 806 840,16	502 728 180,71

Dem Reinüberschusse von 933 779 778,12 *„*
 treten hinzu die Tilgungsbeträge für die von
 der Staatseisenbahnverwaltung aus Betriebs-
 fonds planmäfsig zu tilgenden ungekündigten
 Prioritätsanleihen und zwar:

nach dem Etat für 1890/91	7 150 051,86 <i>„</i>	
" " " " 1891/92 ¹⁾	736 096,95 <i>„</i>	7 886 148,81 <i>„</i>

sowie die zu solchen Tilgungen für 1882/83 bis

1889/90 wirklich verwendeten Beträge mit 105 922 068,44 <i>„</i>	
zusammen	113 808 217,25 <i>„</i>

sodafs für die zehn Jahre 1882/83 bis 1891/92

ein Gesamtreinüberschufs sich ergeben	
wird von	1 047 587 995,37 <i>„</i>

Der Gesamtreinüberschufs der zehn Jahre hat Verwendung gefunden
 oder soll verwendet werden:

a) zur planmäfsigen Tilgung von Schulden (40 244 756,95 <i>„</i> + 113 808 217,25 <i>„</i>),	154 052 974,20 <i>„</i>
b) zur auferordentlichen Tilgung von Schulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen, welche der Schuldentilgung gleicht. . . .	390 806 840,46 <i>„</i>
zusammen zur Schuldentilgung	544 859 814,66 <i>„</i>
c) zur Deckung anderweiter etatsmäfsiger Staats- ausgaben	502 728 180,71 <i>„</i>
im Ganzen wie vorstehend	1 047 587 995,37 <i>„</i>

¹⁾ Die ungekündigten Prioritätsanleihen, welche vom Staate selbstschuldnerisch
 übernommen sind, werden vom 1. April 1891 ab auf den Etat der Hauptverwaltung
 der Staatsschulden übertragen, daher der geringere Tilgungsbetrag.

Beiträge zur Lehre von der Enteignung.*)

Von

Regierungsrath Dr. Eger in Breslau.

(Fortsetzung)

II.

Die Entschädigung der Grundeigenthümer für die Enteignung von Grundstückstheilen.

(Mit besonderer Beziehung auf die §§ 8 ff. des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, G.-S. S. 221 ff.).

I.

Wird zunächst der Frage näher getreten,

ob die positiven Bestimmungen des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 damit in Einklang stehen oder im Gegensatze hierzu die Berücksichtigung der nachtheiligen Folgen des Unternehmens bei Bemessung der Enteignungsentuschädigung verbieten,

so ergibt der Wortlaut wie die Tendenz der in Betracht kommenden Gesetzesstellen die Bejahung der ersteren Alternative.

1. § 8 des Enteignungsgesetzes läßt allerdings seinem Wortlaute nach die Frage unentschieden, indem aus den Worten allein, daß die Entschädigung umfassen soll . . .

„den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht“,

nicht zu entnehmen ist, welche Bedeutung und rechtliche Tragweite diesem Begriffe der Abtretung zu geben ist, ob nur die unmittelbaren Nachtheile der bloßen faktischen Lostrennung ohne Rücksicht auf den Zweck derselben oder auch die mittelbaren Nachtheile des nach und auf Grund der Lostrennung bewirkten Baus und Betriebs, also mit Rücksicht auf

*) Vergl. Archiv 1890 S. 553, 721, 1022. 1891 S. 27.

deren Zweck, den Gegenstand des Minderwerths bilden sollen. Aber die Tendenz des § 8 leitet darauf hin, unter den Worten „durch die Abtretung“ nicht blofs die thatsächliche Trennung des enteigneten Theils von dem Restgrundstücke zu verstehen, sondern nach dem ganzen Zwecke der Expropriation die Veräußerung des Eigenthums und zwar nach den Grundsätzen eines — wenngleich zwangsweise herbeigeführten — Verkaufs. Das Eigenthum aber giebt dem Berechtigten nicht blofs die positive Befugniss, die Sache zu besitzen, zu nutzen und willkürlich zu behandeln, sondern umfaßt auch die negative Befugniss, jede Einwirkung eines Dritten auf die Sache anzuschließen und zu verbieten. Da nun nach der Tendenz des Enteignungsgesetzes die von dem Exproprianten zu leistende Entschädigung in allen Fällen eine vollständige sein muß, so erscheint aus dieser Tendenz heraus der Schluss berechtigt, dafs bei Bemessung der Entschädigung des Expropriaten, welcher sein Eigenthum theilweise abzutreten hat, die sämtlichen Ausflüsse und rechtlichen Vortheile zu berücksichtigen sind, welche demselben sein abzutretendes Eigenthumsrecht vermöge aller darin liegenden Machtbefugnisse, einschließlichs jenes Verbietsrechts, bis dahin gewährte, mit anderen Worten, dafs der aus der Abtretung entstehende Minderwerth des Restgrundstücks auch denjenigen Minderwerth umfassen muß, welcher aus etwaigen nachtheiligen Einwirkungen der vor der Abtretung von dem Expropriaten kraft seines Eigenthums zu untersagenden Anlage auf seinen Restbesitz entsteht.

2. Auch aus § 31 des Enteignungsgesetzes ergibt sich die Annahme, dafs der Gesetzgeber den Minderwerth des Restbesitzes an den nachtheiligen Folgen der Enteignung bedingenden Unternehmens berücksichtigt wissen wollte. Indem § 31 dem Entschädigungsberechtigten wegen solcher nachtheiligen Folgen der Enteignung, welche erst nach dem Entschädigungsfeststellungstermine (25) erkennbar werden, bis zum Ablaufe von 3 Jahren nach der Ausführung des Theils der Anlage, durch welche er benachtheiligt wird, den Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer vorbehält, ist damit ausgesprochen und zu folgern, dafs solche Nachtheile aus der demnächstigen Ausführung des Unternehmens, welche nach Maßgabe des Projekts sofort bei der Enteignung erkennbar sind und deren Einfluß auf den Werth des Restgrundstücks von vornherein übersehen werden kann, alsbald bei der Bemessung des Minderwerthes desselben zu berücksichtigen sind. Es geht aus der von Bohlmann (II. S. 25 f.) mitgetheilten Entstehungsgeschichte dieses Paragraphen mit Bestimmtheit hervor, dafs die Absicht des Gesetzgebers keine andere gewesen ist, und mit Recht bemerkt Löbels, dafs es sonst keinen Sinn gehabt haben würde, die dreijährige

Frist des § 31 von der Ausführung der Anlage an zu rechnen, wenn solche Nachtheile, welche durch die Anlage entstehen, überhaupt nicht vergütet werden sollten. § 31 bezeichnet die durch die Ausführung der Anlagen verursachten Nachtheile geradezu als Folgen der Enteignung.*)

3. Ferner unterstützt § 2 des Enteignungsgesetzes diese Annahme. Denn nach dieser Gesetzesbestimmung soll in der königl. Verordnung nicht bloß der Unternehmer, sondern auch das Unternehmen, zu dem das Grundeigenthum in Anspruch genommen wird, bezeichnet werden, und es ist in der Begründung dieser Vorschrift besonders darauf hingewiesen, daß es für die beteiligten Grundbesitzer sowohl wegen ihrer Rechte auf Entschädigung, als ihrer etwaigen Einwendungen gegen die Anwendung der königlichen Verordnung auf ihre Grundstücke von Wichtigkeit sei, sowohl den Unternehmer als den Zweck kennen zu lernen, zu welchem das Privateigenthum in Anspruch genommen werde. Daraus erhellt, daß der künftigen Bestimmung des expropriierten Terrains ein Einfluß auf die Entschädigung des Restbesitzes eingeräumt werden sollte.**)

4. Dasselbe ergibt sich aus den §§ 18—25 des Enteignungsgesetzes. Die in diesen Bestimmungen eingeführte Trennung des Planfeststellungsverfahrens vom Entschädigungsfeststellungsverfahren, welche nach dem früheren Rechte vereinigt waren, hat vornehmlich den Zweck, die Grundeigenthümer von dem künftigen Gebrauch des ihnen enteigneten Geländes in Kenntniß zu setzen und somit über den schädigenden Einfluß des Unternehmens auf ihren Restbesitz und über die Höhe des Schadens zu unterrichten. (Bohlmann I, S. 22, II, S. 25; III, S. 21 ff.). Nach § 25 soll in der kommissarischen Verhandlung über die Entschädigung der endgültig festgestellte Plan des Unternehmens vorgelegt werden, der, wie aus den §§ 14 und 18 f. erhellt, alle projektirten Anlagen enthalten muß. Hieraus ergibt sich, daß nach der Absicht des Gesetzgebers auch die durch die Anlagen veranlaßten Nachtheile berücksichtigt werden sollen.

5. Ebenso spricht die Vorschrift des § 14 des Enteignungsgesetzes klar dafür, daß die Restbesitzer auch für die nachtheiligen Folgen, welche sie durch das Unternehmen erleiden, entschädigt werden sollen. (Bohlmann III, S. 20, 21). Die gegentheilige Annahme, welche aus den im § 14 angeführten Beispielen folgern will, daß § 14 den Unter-

*) L. Löbell, S. 150—156. Bohlmann, Heft I, S. 24 ff., II, S. 25 ff. Entsch. des 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. v. 14. Februar 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5, S. 257.

**) Erk. des 1. Ziv.-Sen. des Reichsger. vom 31. März 1888. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 60.

nehmer nur zu Sicherungsvorrichtungen gegen Nachtheile und Gefahren aus der Wegnahme des Eigenthums, nicht aber aus der Anlage und dem Betriebe des Unternehmens verpflichtet, steht mit der Tendenz des § 14 und der herrschenden Theorie und Praxis gänzlich im Widerspruch.

6. Endlich begründet auch § 10, Absatz 2 des Enteignungsgesetzes die hier vertretene Auffassung. Denn indem das Gesetz eine Wertherhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erhält, bei Bemessung der Entschädigung nicht berücksichtigen will, wird die Folgerung begründet, daß der Einfluß, welchen die neue Anlage auf den Werth des zurückbleibenden Theils äußert, in Anschlag zu bringen ist (s. Löbell, S. 70 ff., Bohlmann III, S. 32, 33).

II.

Die Praxis der Gerichte hat sich — früher vielfach schwankend — in neuerer Zeit fast durchweg der Annahme angeschlossen, daß bei Theilenteignungen auch die nachtheiligen Folgen des Unternehmens für den Restbesitz in der Schadensbemessung mit in Anschlag zu bringen seien.

A. Was zunächst das Obertribunal anlangt, so hat dasselbe allerdings in einigen Fällen diese Frage verneint.

So ist in einem Falle der Entschädigungsanspruch für Nachtheile, welche dem Restbesitze durch die Bahnanlage und den Bahnbetrieb mit Rücksicht auf die Feuersgefahr und die Beunruhigung des Besitzers entstanden waren, unter Hinweis darauf zurückgewiesen worden, daß diese Werthverminderungen nicht aus der Enteignung eines Grundstücktheils, sondern aus Handlungen hergeleitet seien, welche die Unternehmerin nach der Enteignung mit dem erworbenen Grundstück vorgenommen hat;*) ebenso in einem anderen Falle, in welchem dem theilweise Enteigneten dadurch Schaden erwachsen war, daß die Gebäude seines Restgrundstückes durch den Betrieb der Bahn der Feuersgefahr ausgesetzt und sie deshalb im Werthe vermindert waren.**)

Aber abgesehen von diesen Ausnahmefällen ist die obige Frage stets bejaht und der Ersatzanspruch anerkannt worden, so insbesondere dafür, daß in Folge der theilweisen Enteignung eines Grundstücks zu einer Eisenbahnanlage das Restgrundstück polizeilichen Bauverböten oder

*) Erkennt vom 3. Senat des Ob.-Trib. unterm 21. Januar 1876. Bohlmann, Heft I S. 57—59.

**) Erkennt vom 3. Senat des Ob.-Trib. unterm 12. Juli 1878. Bohlmann, Heft I S. 75—77.

Baubeschränkungen unterworfen worden ist und seine bisherige Qualität als Baustelle verloren hat (Feuerrayon).*) Dasselbe ist in einem späteren Erkenntnis unter Hinweis darauf angenommen, daß das Bauverbot (im sog. Feuerrayon) aus Anlaß des Eisenbahnbetriebs eine unmittelbare Folge der Expropriation und der durch die letztere ermöglichten Durchlegung der neuen Bahn sei. Wäre das Grundstück von der Expropriation nicht betroffen worden, so würde die gedachte Baubeschränkung auf dasselbe nicht zur Anwendung gekommen sein. Die in Folge derselben für das Grundstück eintretende Werthverminderung ist somit zu entschädigen.**)

War vor der gegenwärtigen Eisenbahnanlage die Bauqualität des Restgrundstücks und die Befugnis des Eigenthümers, von dieser Bauqualität Gebrauch zu machen, vorhanden, und bringt der Eisenbahnunternehmer das derartig qualifizierte Grundstück in eine Lage, durch welche eine Bauverordnung (betr. den sog. Feuerrayon), von der es bisher nicht betroffen wurde, fortan Anwendung findet, welche es also jener Eigenschaft verlustig macht; so ist er der Urheber des damit verbundenen Schadens und hat, weil andernfalls der volle Ersatz, auf welchen der Eigenthümer für jeden Eingriff der Enteignung in seine Rechtssphäre Anspruch hat, nicht geleistet würde, für denselben aufzukommen.***)

Eine Entschädigung ist bei Enteignung eines Theils eines Gasthofgrundstücks auch dafür zuerkannt worden, daß wegen der Nähe der Eisenbahn, hauptsächlich wegen des Geräusches beim Betriebe auf derselben, der Verkehr in dem Gasthofe sich vermindert hat. So lange die Parzelle in der Hand des Gasthofbesizers war, hatte dieser es in der Hand, den Lärm und die sonstige Beeinträchtigung der Eisenbahn von seinem Gasthofe fernzuhalten und dadurch denjenigen Nachtheilen vorzubeugen, über welche gegenwärtig geklagt wird. Man kann nicht einwenden, daß jener Nachtheil nicht durch die Enteignung, sondern erst hinterher dadurch eingetreten sei, daß auf der enteigneten Parzelle eine Eisenbahn gebaut und in Betrieb gesetzt ist. Denn die Enteignung erfolgte von vornherein zur Eisenbahn, also mit dem Ziele der vorbezeichneten Ausnutzung der Parzelle und auch nur zu diesem Behufe hatte die Eisenbahn die Expropriationsbefugnis erlangt.†) In gleicher Weise ist in

*) Erkennt vom 5. Senat des Ob.-Trib. unterm 14. Mai 1861. Bohlmann I, S. 69—71.

**) Erkennt vom 3. Senat des Ob.-Trib. unterm 30. Januar 1871. Bohlmann I, S. 65—69.

***) Erkennt vom 5. Senat des Ob.-Trib. unterm 28. Januar 1879. Bohlmann I, S. 63—65.

†) Erkennt vom 3. Senat des Ob.-Trib. unterm 25. Oktober 1872. Striethorst, Bd. 86 S. 294 und — bei ähnlichen Verhältnissen — unterm 28. Februar 1878. Striethorst, Bd. 98 S. 329 f.

einem späteren Erkenntnis bei Theilenteignung dem Expropriaten für die Werthverminderung des Restbauplatzes wegen voraussichtlicher Verringerung des Miethswerthes des zukünftig darauf zu errichtenden Gebäudes durch die nachtheiligen Betriebseinflüsse (Rauch, Dämpfe, Erschütterungen) der auf den enteigneten Theilen zu betreibenden Bahn Entschädigung zugesprochen worden.*)

B. Das Reichsgericht hat anfänglich — abweichend von der herrschenden Annahme des Obertribunals — in zwei Erkenntnissen angenommen, daß nur diejenigen Nachtheile zu ersetzen seien, welche durch die Abtretung an sich entstehen, nicht auch diejenigen, welche durch die Errichtung und Benutzung von Bauten oder Anlagen auf der abgetretenen Grundfläche entstehen, indem hierbei die allgemeinen Rechtsgrundsätze über nachbarliche Beschwerden in Anwendung zu bringen seien: „Der Expropriat — wird in einem älteren Erkenntnis des Reichsgerichts ausgeführt — kann einen Ersatzanspruch aus § 8 des Enteignungsgesetzes nicht darauf stützen, daß das Restgrundstück innerhalb des Feuerrays nach polizeilichem Verbote nicht bebaut werden darf, weil dieser Nachtheil nicht aus der Enteignung folgt, sondern aus der späteren Benutzung des enteigneten Grundstückes und jeden trifft, welcher Grundeigenthum innerhalb des Rayons hat, gleichviel ob er Expropriat ist oder nicht. Dieser Anspruch muß daher aus allgemeinen Gesetzen substantiirt werden. Ebenso wenig kann ein Ersatzanspruch darans hergeleitet werden, daß durch die Bahn die Richtung der Strafe geändert sei und damit das Restgrundstück seine Bauplatzqualität verloren habe. Denn auch dies steht mit der Thatsache der Enteignung nicht im Zusammenhange, auch hat Expropriat kein wohlverworbenes Recht darauf, daß die Straßenrichtung nicht verändert werde.“**)

Später ist jedoch die entgegengesetzte Ansicht in den Entscheidungen des Reichsgerichts andauernd vertreten und angenommen worden, daß für die Werthverminderung des Restbesitzes aus den nachtheiligen Folgen des Baues und Betriebes auf dem enteigneten Theile Entschädigung zu leisten sei, wenngleich nicht unbedingt, sondern mit der Beschränkung, daß der Schaden nur soweit zu vergüten sei, als er den bisherigen Eigenthümer nicht getroffen hätte, wenn ihm nichts enteignet worden wäre. In diesem Sinne sind folgende Entscheidungen des Reichsgerichts ergangen:

a) „Daß eine Entwerthung des Restgrundstücks, welche mit Rücksicht

*. Erkennt vom Ob.-Trib. unterm 12. Juni 1876. Bohlmann I, S. 47.

** Erkennt vom 3. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 26. Mai 1880. Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 177, und ebenso am selben Tage Bd. 1 S. 186.

anf die projektirte und erst künftig auszuführende Anlage (in casu durch Dammschüttung) eintritt, nicht als Folge der Enteignung anzusehen sei, schreibt das Enteignungsgesetz nicht vor; da solche Anlagen erst durch die Enteignung möglich werden, bis zur Enteignung der Expropriat das Recht hatte, sie zu verhindern, ihm dies Recht durch die Enteignung entzogen wird, erfahrungsmäßig aber die Entwerthung nicht erst nach der Ausführung der Anlagen, sondern sofort mit der Enteignung eintritt, welche die Möglichkeit ihrer Verhinderung ausschließt, so kann der ursächliche Zusammenhang zwischen der Enteignung und der Werthverminderung nicht füglich in Zweifel gezogen werden.“*)

b) „Die Nachtheile des Unternehmens, für welches die Enteignung erfolgt ist, z. B. ans der Anlage oder dem Betriebe einer Eisenbahn sind deshalb nach dem Enteignungsgesetze keineswegs unbedingt, sondern nur insoweit zu vergüten, als sie den bisherigen Eigenthümer nicht getroffen hätten, wenn ihm nichts oder weniger enteignet wäre.“**)

c) „Dieser ursächliche Zusammenhang mit der Enteignung ist bei dem Eisenbahnbau auf der enteigneten Theilfläche eines größeren Grundstücks, durch welchen das Restgrundstück unbebaubar oder sonst benachtheiligt wird, dann nicht zu vermissen, wenn festgestellt werden kann, daß ein gleicher Nachtheil ohne die Enteignung, namentlich bei Ausführung des Baues auf unmittelbar benachbartem Lande, für die Fläche, welche gegenwärtig das Restgrundstück bildet, entweder überhaupt nicht, oder nur in geringerem Umfange herbeigeführt sein würde; die enteignete Fläche gewährte hier dem Eigenthümer den Vortheil, daß sie ihn gegen den Nachtheil des Eisenbahnbaus vollständig oder doch (nach Verhältniß ihrer Größe) mehr oder minder schützte und auch dieser Vortheil bildet für ihn einen Bestandtheil ihres „vollen Werthes“. Das Enteignungsgesetz sichert ihm dagegen keinen Ersatz für Nachtheile des betreffenden Unternehmens zu, wenn diese ohne die Enteignung in derselben Weise eingetreten wären. Daß das Enteignungsgesetz dem Eigenthümer einen unbedingten Entschädigungsanspruch wegen nachtheiliger Anlagen des Enteignenden einräume, kann auch aus § 31 desselben nicht hergeleitet werden. Vielmehr ergeben gerade die Eingangsworte dieser

*) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. d. Reichsger. unterm 9. Januar 1881. Bohlmann III, S. 46—50. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 178 u. 20. Februar 1882. Bohlmann III, S. 50, 51. Löbell, S. 164, vom 5. Ziv.-Sen. unterm 19. September 1883 Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3, S. 105 (unter ausdrücklichem Widerspruch gegen die Erkenntnisse vom 26. Mai 1880).

**) Erkennt vom 3. Ziv.-Sen. d. Reichsger. unterm 14. März 1882, Rep. No. 198/81 a. Löbell, S. 156.

Vorschrift, daß bei der zu gewährenden Entschädigung nur die „nachtheiligen Folgen der Enteignung“ berücksichtigt werden dürfen, die Schäden aus Anlagen also zwar unter Umständen ebenfalls, aber immer nur, soweit sie ohne die Enteignung für den Eigenthümer nicht eingetreten wären. Ein weiter gehender Anspruch wegen schädlicher Anlagen kann unter besonderen Voraussetzungen auf die Grundsätze des Nachbarrechts oder auf andere gesetzliche Bestimmungen, nicht aber auf das Enteignungsgesetz gestützt werden und steht, wenn er begründet ist, dem Beschädigten auch dann zu, wenn ihm nichts enteignet ist.“*)

d) „Es kann nicht in Zweifel gezogen werden, daß die Entwerthung des klägerischen Restgrundstücks in ursächlichem Zusammenhang mit der Enteignung steht und nicht hätte eintreten können, wenn die Enteignung nicht erfolgt wäre. Denn die Eisenbahn durchschneidet das klägerische Gut — Klägerin war Eigenthümerin des Terrains, auf welchem die Bahn das Gut durchschneidet, war also berechtigt, jede ihrem Gute nachtheilige Anlage auf diesem Terrain zu verbieten und nur durch die Enteignung ist ihr diese Befugniss entzogen und die Möglichkeit geschaffen, durch Anlage der Bahn diejenigen Nachtheile für das Gut zu verursachen, welche die Sachverständigen als dasselbe entwerthend bezeichnet haben (Störung der Ruhe, Aufhebung der Abgeschlossenheit u. s. w.). Uebrigens kann nicht anerkannt werden, daß die Werthverminderung erst durch die wirkliche Ausführung der Anlagen verursacht wird, da dieselbe vielmehr eintritt, sobald dem Eigenthümer durch die Enteignung die Möglichkeit entzogen ist, deren Ausführung zu hindern. Der Werth des Hauptgrundstücks wird durch die Schätzung bestimmt, welche ihm unter den vorliegenden Umständen in der allgemeinen Meinung zu Theil wird, und selbstverständlich berücksichtigt diese auch solche erst bevorstehende nachtheilige Veränderungen, die das Grundstück entwerthen müssen. Daraus ergibt sich, daß sich die nachtheiligen Folgen der projektirten Bahnanlage in der Regel von denen der Enteignung gar nicht trennen lassen, sondern daß die durch die projektirten Anlagen vorauszu sehende Werthverminderung lediglich eine Folge der Enteignung ist. Davon ist auch offenbar das Enteignungsgesetz ausgegangen. Denn nach § 25 soll in der kommissarischen Verhandlung der definitiv festgestellte Plan vorgelegt werden, der, wie aus den §§ 18 und 24 erhellt, alle projektirten Anlagen enthalten muß. Hieraus erhellt schon, daß nach der Absicht des Gesetzgebers von dem Sachverständigen bei Abschätzung der Entschädigungen auch die durch die Anlagen veranlaßten

*) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 23. Mai 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 42.

Nachteile berücksichtigt werden sollen. Jeden Zweifel hierüber beseitigt aber § 31, wo die durch die Ausführung der Anlagen verursachten Nachteile geradezu als Folgen der Enteignung bezeichnet werden.**)

e) In Uebereinstimmung damit ist aus § 31 gefolgert worden, daß die durch eine derartige Anlage hervorgerufenen neuen Belastungen des Expropriaten als nachtheilige Folgen der Enteignung angesehen werden können und daß sie als solche in den Bereich der Entschädigungspflicht des Enteignenden fallen.**)

f) „Alle Beträge anzuschneiden, die sich auf die zur Zeit der Enteignung noch nicht erfolgte Anlage der Bahn und deren Betrieb zurückführen, ist irrthümlich. Der Werth eines Grundstücks wird bestimmt durch die Schätzung, die demselben in der allgemeinen Meinung des Publikums ertheilt wird, und daß auf diese Schätzung nicht bloß Vortheile und Nachteile bestimmenden Einfluß üben, die bereits eingetreten sind, sondern auch solche, welche mit Sicherheit oder auch nur hoher Wahrscheinlichkeit in der Zukunft zu erwarten stehen, folgt aus der Natur der Sache. Daß die Enteignung zum Zweck der Anlage einer Bahn erfolgt und Anlagen in Aussicht stehen, welche erhebliche Nachteile für das adjacirende Restgrundstück nothwendig herbeiführen müssen, wie die Abschneidung von Luft und Licht durch einen hohen Bahndamm, Störungen durch Lärm, Erschütterungen und Immissionen von Rauch, sowie die dadurch bedingte Beschränkung in der Bebauung und sonstigen Benutzung des Restgrundstücks, drückt erfahrungsmäßig den Werth des Restgrundstücks sofort herunter. Diese Werthverminderung, die vor der Fertigstellung der Anlage eintritt, kann, da die Wirkung der Ursache nicht voransgehen kann, nicht erst eine Folge der Anlage sein, sondern ist lediglich Folge der Enteignung.“***)

g) „Es ist davon auszugehen, daß auf dem Restgrundstück ein Wohngebäude aufgeführt wird und daß der Eisenbahndamm in unmittelbarer Nähe an demselben vorüberführt. Es liegt auf der Hand, daß die durch den Eisenbahnbetrieb in so unmittelbarer Nähe verursachten

*) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 5. November 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 143 und in gleicher Weise (wegen der nachtheiligen Folgen durch Anschüttung eines Bahndammes für das Restgrundstück) unterm 5. November 1881 a. a. O. S. 146, 147.

**) Erkennt vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 24. Mai 1882, No. 892/81. Löbell. S. 157 und unterm 19. Februar 1887. Jurist. Wochenschr. 1887 S. 107. [Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 257.]

***) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. d. Reichsgerichts nnt. 30. Januar 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 185.

Störungen und Unannehmlichkeiten die Nutzbarkeit des zu erbauenden Hauses wesentlich beeinträchtigen, also dessen Werth verringern müssen. Erfahrungsmäßig sinkt der Verkaufswerth solcher Grundstücke, welche durch dergleichen Eventualitäten bedroht werden, deren Tragweite noch nicht bestimmt zu berechnen ist, gleichwohl auf eine bestimmte Höhe herab.“*)

h) „Der Eigenthümer eines Grundstücks kann der Regel nach weder gezwungen werden, es zu verkaufen, noch gar, es an eine bestimmte Person zu einem bestimmten Zwecke zu verkaufen. Insbesondere ist er bei einem Theilverkaufe in der Lage, soweit eben sein Grundstück reicht, sich einen lästigen Nachbar fernzuhalten, oder doch sich das Interesse an einem solchen unbequemen Nachbar in dem Kaufpreise des Trennstücks mit vergüten zu lassen. Diese Freiheit der Verfügung wird dem Eigenthümer durch das Enteignungsgesetz genommen. Soll daher die Entschädigung eine „volle“ sein, so muß sie auch das Interesse des Eigenthümers dabei, daß er gezwungen wird, einen Theil seines Grundstücks gerade für dieses Unternehmen abzutreten, umfassen (§ 1, § 8); das ist eben der Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch diese Abtretung entsteht. Hiermit stehen die übrigen Bestimmungen des Enteignungsgesetzes keineswegs im Widerspruche. (Es wird dies nun näher aus den §§ 31, 15, 18, 19, 21, 25, 14 dargethan.) Müssen hiernach dem Kläger an sich auch die Nachtheile vergütet werden, welche aus der Anlage und dem Betriebe der Bahn, für welche die Enteignung erfolgt ist, entstehen, so geht die Entschädigungspflicht, wie schon in einer Reihe von früheren Entscheidungen des Senats, besonders in den in Bd. 2 S. 234 und Bd. 5 S. 248 der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen abgedruckten, ausgeführt ist, doch nicht weiter, als der ursächliche Zusammenhang der Nachtheile mit der Enteignung reicht, als sich diese Nachtheile als Folgen der Enteignung darstellen: Nachtheile, die den Kläger getroffen hätten, wenn ihm nichts enteignet wäre, wenn die Bahn statt über das enteignete Theilstück an der Grenze des ungetheilten Grundstücks entlang geführt wäre, können im Enteignungsverfahren und in dem auf dieses gegründeten Prozesse nicht geltend gemacht werden. Soweit derartige Nachtheile ohne die dazwischen liegende Enteignung das klägerische Grundstück zwar auch, aber nur in geringerem Maße getroffen haben würden, kann Kläger nur insoweit Entschädigung beanspruchen, als

*) Erkannt vom 2. Hilfs-Sen. d. Reichsgerichts unterm 20. April 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 263.

die ihn jetzt treffenden Nachtheile größer sind, als diejenigen, die auch ohne die Enteignung eingetreten wären.“*)

Gegen diese Einschränkung und für die ausnahmslose Entschädigung aller Nachtheile macht jedoch Bohlmann (Heft I S. 36 ff., II S. 16 ff.) Folgendes geltend: „Bei partieller Enteignung eines Grundstücks ist auch der durch die Enteignung für das Restgrundstück eintretende Verlust solcher, aus seiner bisherigen günstigen Lage zu den Nachbargrundstücken (z. B. bezüglich über- oder unterirdischer Wasserzuflüsse, bezüglich Aussicht, Licht und Luft u. s. w.) thatsächlich sich ergebenden Vorzüge zu vergüten, auf deren mehr oder minder dauernden Fortbestand der Enteignete, obgleich er in dieser Hinsicht kein eigentliches jus in re aliena hesafs, doch nach Lage der Nachbargrundstücke, nach den Verhältnissen ihrer Eigenthümer und „nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge und der Geschäfte des bürgerlichen Lebens“ (vgl. auch Th. I Tit. 6 § 6 A. L.-R.) rechnen durfte. Der Eisenbahnunternehmer kann hier seine Ersatzpflicht in quali für die Beseitigung solcher Vorzüge durch die auf dem enteigneten Theile gemachte Anlage nicht mit der Einrede ablehnen; Der Nachbar durfte dir Expropriaten diesen Nutzen ohne Schadensersatzpflicht abschneiden, — wenn ich die Bahn auf dem Terrain des Nachhars angelegt hätte, so würde ich ebenfalls keinen Schadensersatz zu leisten gehabt haben — also (??) brauche ich dir auch jetzt keinen Ersatz zu gewähren, obgleich ich die Bahn auf des Nachhars Terrain weder angelegt habe, noch mit Rücksicht auf die vom Minister nach § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bestimmte Bahntrasse anlegen durfte und obgleich ich deshalb auch das Expropriationsrecht zum Ankaufe jenes nachbarlichen Terrains nicht ausühen konnte. Der Enteignete kann mit Recht entgegen: Die Entschädigung des Grundeigenthümers kann doch gewifs nur nach Mafsgabe der thatsächlich vorliegenden Verhältnisse und nicht nach fingirten Verhältnissen, sie kann nur nach Mafsgabe der wirklich konzessionirten und nicht nach Mafsgabe einer fingirten Bauart bemessen werden.“

Wenngleich nun die Annahme des Reichsgerichts an sich folgerichtiger erscheint als die Bohlmann'sche (s. Löbell, S. 164), so ist doch der letzteren beizutreten. Scheinbar ist allerdings der Schluss richtig, dafs, wenn den Enteigneten in Betreff seines Restbesitzes die fraglichen Nachtheile auch dann getroffen hätten, wenn ihm nichts enteignet, die Bahn etwa über Nachbarland geführt worden wäre, der ursächliche Zusammen-

*) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsgerichts unterm 21. September 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 337. — 5. Ziv.-Sen. unterm 19. Februar 1887, das. Bd. 5 S. 257. — 30. April 1887 das. Bd. 5 S. 343.

hang zwischen der Enteignung und jenen Nachtheilen fehlt und nicht erwiesen ist, daß dieselben durch die Enteignung entstanden seien. Der Nachtheil, der den Enteigneten auch ohne Enteignung unbedingt treffen mußte, kann nicht Folge der Enteignung sein. Indefs gerade diese Schlußfolgerung beruht auf einer unrichtigen Voraussetzung. Es ist vorausgesetzt, daß der Unternehmer oder der Nachbar von dem Nachbarlande den gleichen Gebrauch beliebig machen darf oder hätte machen dürfen, wie ihn der Unternehmer von dem wirklich enteigneten Theilstück macht und zu machen berechtigt ist, — daß die Bahn auch über das Nachbarland hätte gehen können und alsdann den Enteigneten auch ohne Enteignung der gleiche Nachtheil treffen mußte. Es ist aber dabei außer Acht gelassen, daß die Enteignung kein selbständiger Akt ist, sondern an der vorangegangenen Konzessionirung des dieselbe bedingenden Unternehmens beruht, und daß diese Konzessionirung für eine bestimmt bezeichnete Unternehmung — bei den Eisenbahnen z. B. durch die Angabe der die Bahnlinie genau bezeichnenden Trace — erfolgt (§§ 1, 4, 7, 8 des Gesetzes vom 3. November 1838). So wie diese Trace durch landesherrliche Konzessionirung in ihren Hauptpunkten (§ 1 a. a. O.) und durch Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in allen Zwischenpunkten (§ 4 a. a. O.) bestimmt ist, muß auch entsprechend die Enteignung der hierzu erforderlichen Grundstücke und Grundstückstheile erfolgen (§§ 7, 8 a. a. O., § 1, Gesetz vom 11. Juni 1874). Es ist daher die Annahme nicht zulässig, daß die Bahnlinie auch über Nachbarland hätte gehen und somit den Enteigneten auch ohne Enteignung der betreffende Nachtheil treffen können. Das Legen der Bahnlinie über das Nachbarland ist weder dem Unternehmer noch dem Nachbarn gestattet, hängt nicht von seinem Willen ab und gehört nicht zum legalen Gebrauche seiner Eigenthumsrechte, sondern setzt die Konzession hierzu voraus. Diese Voraussetzung ist aber nicht gegeben und auch nicht zu erweisen. Es genügt daher nicht, daß man zur Vermeidung von Härten — (Löbell, S. 162) — die Beweislast dem Unternehmer anferlegt. Ein derartiger Beweistritt darf überhaupt nicht zugelassen werden, und zwar um so weniger, als gerade dadurch, daß die Linie nicht über das Nachbarland, sondern so, wie geschehen, konzessionirt und festgesetzt ist, das Gegentheil als feststehend anzunehmen ist. Der Richter würde bei einer derartigen Beweiserhebung das Gebiet der richterlichen Befugniss verlassen und in dasjenige der zur Konzessionirung zuständigen Faktoren eingreifen. Wäre aber auch die fragliche Voraussetzung zulässig und der Richter zu ihrer Aufstellung berechtigt, so würde es doch für den Beweisführenden unmöglich sein, „den Unterschied in dem Maße der Belästigung“ zwischen der wirklich konzessionirten und der nur ausgedachten Linie zu erweisen. Denn es werden dann sich zu-

meist noch mehrere Linien an den verschiedenen Grenzen des Grundstücks fingiren lassen. Welche derselben soll alsdann zum Vergleiche herangezogen werden und welcher Unterschied in dem Maße der Belästigung der maßgebende sein? (A. M. Löbell, S. 162, 164).

Das Reichsgericht hat sich auch dem Gewichte dieser Gründe nicht verschließen können und seine Annahme in späteren Erkenntnissen durch die Forderung des dem Exproprianten auferlegten Beweises erheblich abgeschwächt, daß, falls dem Expropriaten nichts enteignet worden wäre, der Bahnkörper entlang der Grenze seines ungetheilten Besitzes geführt und ihm der gleiche Nachtheil entstanden wäre, und daß dies feststehen müsse: „Allerdings — wird ausgeführt — ist von dem vormaligen zweiten Hilfs-Senate des Reichsgerichts öfter ausgesprochen worden, daß Nachtheile, welche den Expropriaten getroffen hätten, wenn ihm nichts enteignet wäre, wenn die Bahn statt über das enteignete Theilstück an der Grenze des ungetheilten Grundstücks entlang geführt wäre, bei Festsetzung der Entschädigung nicht geltend gemacht werden können. Dieser Grundsatz kann aber nur dann in Anwendung gebracht werden, wenn es feststeht, daß die fragliche Bahnanlage über benachbarte Grundstücke entlang der Grenze geführt worden sein würde, falls das Theilstück des Klägers nicht enteignet worden wäre. Dagegen ist die bloße Möglichkeit, daß der Schaden auch ohnedies eingetreten wäre, nicht genügend, die sonst begründete Schadensersatzpflicht auszuschließen.“*) Ferner: „Von der fingirten Möglichkeit, daß Expropriat den gleichen Schaden gehabt hätte, wenn ihm nichts enteignet und die Bahnanlage unmittelbar an der Grenze seines ungetheilten Grundstücks entlang geführt worden wäre, kann der Anspruch eines Expropriaten nicht abhängig sein, welcher auf Grund der durch das wirklich ausgeführte Bahnunternehmen geschaffenen Verhältnisse erhoben ist und nach Maßgabe dieser Verhältnisse begründet erscheint. So lange daher nicht als eine bewiesene Thatsache feststeht, daß, falls dem Expropriaten nichts enteignet worden wäre, der Bahnkörper entlang der Grenze seines ungetheilten Besitzthums geführt und dem Expropriaten durch eine solche Anlage der gleiche Nachtheil zugeführt worden wäre, welchen er jetzt geltend macht, war der Expropriationsanspruch nicht zurückzuweisen.“**) Sodann: „Der nicht minder im preussischen wie im gemeinen Recht geltende Rechtsgrundsatz, daß der Schaden nicht zu ver-

*) Erkennt vom 1. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 31. März 1883. Eisenbahn-rechtl. Entsch. Bd. 3 S. 60.

**) Erkennt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 1. Juli 1884. Eisenbahn-rechtl. Entsch. Bd. 4 S. 1. — Entsch. des Reichsger. in Zivils. Bd. 13 S. 244.

güten ist, welcher auch eingetreten sein würde, wenn die schädigende Handlung nicht erfolgt wäre, ist bei der Enteignung nur anwendbar, wenn feststeht, daß der Expropriat die ihm durch die sein Grundstück durchschneidende Anlage zugefügten Nachteile auch ohne diese Anlage dadurch, daß sie auf einem Nachbargrundstücke errichtet worden wäre, erlitten hätte. Dagegen genügt nicht zur Beseitigung des Ersatzanspruches die Feststellung der bloßen Möglichkeit, daß der Expropriat auch ohne die Enteignung die Nachteile hätte erleiden können.“*)

Aus dem Vorangehenden ergibt sich, daß es, wie den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, so auch der Tendenz und dem Wortlaute des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 entspricht, bei Theilenteignungen in dem Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht, auch die Gesamtheit der nachtheiligen Folgen — unmittelbare und mittelbare — aus der Anlage und dem Betriebe des die Enteignung bedingenden, auf dem enteigneten Theile zu errichtenden Unternehmens in Anschlag zu bringen, und daß auch die vom Reichsgerichte festgehaltene Einschränkung auf die Berücksichtigung derjenigen Nachteile, welche den Enteigneten getroffen hätten, wenn ihm nichts enteignet wäre, nicht gerechtfertigt ist.**)

(Schluss folgt.)

*) Erkennt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 21. Januar 1885. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 437.

**) In mehreren neueren Entscheidungen ist daher auch von dieser Einschränkung nicht mehr ausdrücklich die Rede: Vergl. 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. vom 8. Mai 1886. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 155 — 12. Novbr. 1887. das. Bd. 6 S. 149 — 2. Ziv.-Sen. 26. Juni 1888, das. Bd. 6 S. 335.

1. von Fordon nach Schönsee	12 347 000 „
2. von Lissa i/P. nach Wollstein	3 240 000 „
3. von Meseritz nach Landsberg a W. oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahnlinie Küstrin— Kreuz	4 300 000 „
4. von Sorau nach Christianstadt	1 640 000 „
5. von Lauban nach Marklissa.	920 000 „
6. von Walsrode nach Soltau	2 400 000 „
7. von Kassel oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Kassel—Warburg nach Vollkmarsen . .	5 920 000 „
zusammen	30 767 000 „
und für Betriebsmittel.	5 241 000 „
zusammen	36 008 000 „

zu verwenden.

Die unter No. 1 bezeichnete Bahn von Fordon nach Schönsee soll als Vollbahn, die übrigen Linien sollen dagegen als Nebenbahnen gebaut und betrieben werden. Den seither beobachteten Grundsätzen entsprechend, ist die Herstellung der geplanten Nebenbahnen von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht und demgemäß unter Berücksichtigung einerseits der Leistungsfähigkeit der Interessenten, andererseits der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile und endlich der Höhe der Grunderwerbskosten bestimmt worden, daß neben der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege nur der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben ist. Zuschüsse der Interessenten zu den Baukosten sind in diesem Gesetzentwurf ebensowenig vorgesehen, wie Zuschüsse des Staats zu den Grunderwerbskosten.

Aus der der Begründung beigefügten Denkschrift über die wirthschaftliche Bedeutung der einzelnen Linien ist Folgendes zu entnehmen.

Durch die von Fordon nach Schönsee geplante Bahn soll die auf Grund des Gesetzes vom 21. Mai 1883 (G.-S. S. 85) erbaute Zweigbahn Bromberg—Fordon¹⁾ naturgemäße Fortsetzung und, unter Ueberbrückung des Weichselstromes bei Fordon, Anschluss an die Linie Thorn—Marienburg bei Culmsee und an die Bahn Thorn—Insterburg bei Schönsee erhalten. Sie ist dazu bestimmt, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des östlichen Staatsbahnnetzes neben der Bromberg—Thorner Bahn eine neue und kürzere Verbindung der verschiedenen in Bromberg einmündenden Bahnen mit den östlich der Weichsel belegenen Bahnlinien zu schaffen und zwischen

¹⁾ Vergl. Archiv 1884 S. 121.

Thorn und Graudenz einen neuen festen, auch für den Landverkehr benutzbaren Weichselübergang zu gewinnen. Mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche in Folge dessen die neue Bahnverbindung für den Eisenbahnbetrieb und den allgemeinen Verkehr erlangen wird, ist in Aussicht genommen, dieselbe als Vollbahn auszubauen. Zu diesem Zweck muß auch der bereits bestehende Theil, die als Nebenbahn hergestellte Zweigbahn Bromberg—Fordon zu einer Vollbahn umgebaut und selbständig in den zu erweiternden Bahnhof Bromberg eingeführt werden. Von Heranziehung der Interessenten zu Leistungen hat man abgesehen, um nicht von Uebernahme derselben das Zustandekommen des wichtigen Unternehmens abhängig zu machen. Die Länge der neuen Bahn beträgt etwa 56,6 km, wovon ungefähr 1,2 km auf den Landkreis Bromberg des gleichnamigen Regierungsbezirks der Provinz Posen und etwa 27,2 bzw. 17,2 und 11 km, zusammen 55,4 km, auf die zum Regierungsbezirk Marienwerder der Provinz Westpreußen gehörenden Kreise Kulm, Thorn und Briesen entfallen. Das zu erschließende Verkehrsgebiet umfaßt ungefähr 590 qkm mit rund 36 000 Einwohnern.

Die Kosten der Bahn sind, einschließlic der staatsseitig zu übernehmenden Grunderwerbskosten für zwei Geleise im Betrage von 1 166 000 \mathcal{M} und der Kosten der Weichselbrücke auf 17 437 000 \mathcal{M} veranschlagt. Die Kosten der Brücke, zu denen das Reich mit Rücksicht auf die militärische Bedeutung eines neuen festen Ueberganges über die Weichsel wie seiner Zeit für die Herstellung einer Eisenbahnbrücke bei Dirschau und Marienburg einen Zuschufs von 60 pCt. leistet,¹⁾ betragen 9 800 000 \mathcal{M} , sodafs nach Abzug des Reichszuschusses von 5 880 000 \mathcal{M} von Preußen noch 11 557 000 \mathcal{M} aufzuwenden bleiben. Hierzu treten noch die Kosten für den Ansbau der bestehenden Strecke Karlsdorf—Fordon als Vollbahn und die selbständige Einführung der Bahn in den Bahnhof Bromberg (einschließlic der Erweiterung des letzteren) mit 790 000 \mathcal{M} , zusammen 12 347 000 \mathcal{M} . Die gesammten Baukosten der neuen Bahn einschließlic der Grunderwerbskosten und der zuletzt erwähnten Aufwendungen für den bestehenden Theil Bromberg—Fordon stellen sich daher auf 15 481 000 \mathcal{M} = rund 273 500 \mathcal{M} für das Kilometer.

Die von Lissa i/P. nach Wollstein und von Meseritz nach Landsberg a/W. geplanten Bahnlinien bezwecken, fühlbare Lücken des östlichen Staatsbahnnetzes auszufüllen und durch Fortsetzung der auf Grund der Gesetze vom 21. Mai 1883 (G.-S. S. 85) und vom 4. April 1884 (G.-S. S. 105)²⁾ erbauten Stichbahn Bentschen—Meseritz und Bentschen—

¹⁾ Vergl. Archiv 1888 S. 202.

²⁾ Vergl. Archiv 1884 S. 121, 122.

Wollstein einen unmittelbaren Schienenanschluss an die beiden großen Verkehrslinien zu schaffen, welche die Provinzen Schlesien und Posen einerseits und die Reichshauptstadt mit den östlichen Provinzen andererseits verbinden. Durch den neuen Verkehrsweg wird nicht nur die wirthschaftliche Entwicklung des unmittelbar berührten Landstrichs, sondern auch der Gütertausch weiterer Gebiete gefördert, und insbesondere der schlesischen Kohlenindustrie die Erweiterung ihres Absatzgebietes ermöglicht werden. Die Linie Lissa—Wollstein durchschneidet bei einer Länge von etwa 45,4 km die zum Regierungsbezirk Posen der gleichnamigen Provinz gehörenden Kreise Lissa, mit etwa 8,1 km, Fraustadt mit etwa 12,7 km, Schmiegel mit etwa 2,5 km und Bomst mit etwa 22,1 km. Die Länge der Linie Meseritz—Landsberg beträgt ungefähr 45,1 km, wovon auf die im Regierungsbezirk Posen liegenden Kreise Meseritz etwa 7,5 km und Schwerin a. W. etwa 21,8 km, und auf den zum Regierungsbezirk Frankfurt der Provinz Brandenburg gehörenden Kreis Landsberg etwa 15,8 km entfallen. Das Verkehrsgebiet der Linie Lissa—Wollstein umfasst ungefähr 400 qkm mit rund 35 000 Einwohnern, während die Linie Meseritz—Landsberg ein Verkehrsgebiet von etwa 500 qkm mit rund 56 000 Einwohnern erschließt.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind bei der Linie Lissa—Wollstein auf 408 000 . \mathcal{M} ., bei der Linie Meseritz—Landsberg auf 469 000 . \mathcal{M} geschätzt; die kilometrischen Baukosten¹⁾ betragen für erstere Linie 71 400 . \mathcal{M} ., für letztere 95 300 . \mathcal{M} .

Die Zweigbahn von Sorau, Kreuzungsstation der Strecken Berlin—Kohlfurt und Kottbus—Sagan, über Bernau an der Strecke Gassen—Arnsdorf nach Christianstadt a/B., ist dazu bestimmt, das Gebiet des Bobers in der Nähe der gewerbereichen Orte Christianstadt und Naumburg dem Bahnverkehr zu erschließen. Die ungefähr 23,8 km lange Linie liegt in ihrer ganzen Ausdehnung in dem zum Regierungsbezirk Frankfurt der Provinz Brandenburg belegenen Kreise Sorau. Das Verkehrsgebiet der Bahn, zum Theil auch den Kreis Sagan des Regierungsbezirks Liegnitz der Provinz Schlesien umfassend, erstreckt sich auf etwa 380 qkm mit rund 19 000 Einwohnern.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 180 000 . \mathcal{M} geschätzt, die kilometrischen Baukosten betragen 68 900 . \mathcal{M} .

¹⁾ Die kilometrischen Baukosten sind nach Abzug der Grunderwerbskosten ermittelt.

Die von Lauban an der Bahnlinie ^{Görlitz}
Kohlfurt —Hirschberg nach Mark-

lissa geplante Stiehbahn soll das Queisthal südlich von Lauban mit dem angrenzenden, bis zur böhmischen Grenze reichenden Landestheil dem Verkehr erschließen und namentlich der Stadt Marklissa die zur besseren Entwicklung ihrer Textilindustrie nothwendige Unterstützung gewähren. Die Linie liegt mit ihrer ganzen Länge von 10,7 km in dem zum Regierungsbezirk Liegnitz der Provinz Schlesien gehörenden Kreise Lauban. Das Verkehrsgebiet umfaßt 100 qkm mit rund 24 000 Einwohnern.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind mit 86 000 \mathcal{M} , die kilometrischen Baukosten auf 86 000 \mathcal{M} anzunehmen.

Die Zweigbahn von Walsrode an der auf Grund des Gesetzes vom 7. Mai 1885 (G.-S. S. 119) erbauten Nebenbahn Hanuover—Visselhövede¹⁾ nach Soltau an der Bahnlinie Langwedel—Uelzen ist zur Erschließung des mittleren und oberen Böhmetales (Provinz Hannover, Regierungsbezirk Lüneburg) in Aussicht genommen. Die Länge der Bahn beträgt ungefähr 26,5 km, wovon etwa 21,2 km auf den Kreis Fallingb. und 5,3 km auf den Kreis Soltau entfallen. Das Verkehrsgebiet umfaßt etwa 200 qkm mit rund 10 000 Einwohnern.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten betragen etwa 181 000 \mathcal{M} , die kilometrischen Baukosten 90 600 \mathcal{M} .

Die von Kassel über Wolfhagen nach Volkmarsen geplante Nebenbahn ist dazu bestimmt, die Verkehrsverhältnisse im Kreise Wolfhagen zu verbessern. Die ungefähr 39,8 km lange, im Regierungsbezirk Kassel der Provinz Hessen-Nassau belegene Bahn durchschneidet mit etwa 7,0 km den Landkreis Kassel, mit etwa 3,2 km den Kreis Hofgeismar und mit 29,6 km den Kreis Wolfhagen. Das Verkehrsgebiet umfaßt rund 520 qkm mit 33 000 Einwohner.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf etwa 560 000 \mathcal{M} , die kilometrischen Baukosten auf 148 700 \mathcal{M} anzunehmen.

Die Gesamtlänge der geplanten neuen Eisenbahnlinien beträgt ungefähr 247,9 km, wovon etwa 56,6 km auf die Vollbahn Fordon—Schönsee und etwa 191,3 km auf die Nebenbahnen entfallen. Das im Ganzen zu erschließende Verkehrsgebiet umfaßt nahezu 2 700 qkm mit rund 213 000 Einwohnern. Von dem für den Bau der Nebenbahnen erforderlichen Grund und Boden befinden sich bereits nahezu 14 ha im Werthe von ungefähr

¹⁾ Archiv 1885 S. 152.

44 000 \mathcal{M} im Domänen- und forstfiskalischen Besitz. Die Ertragsaussichten der einzelnen Linien lassen schon in den ersten Betriebsjahren eine mäßige, zum Theil eine ausreichende Verzinsung der staatsseitig aufzuwendenden Baukapitalien erwarten. Letztere sind, wie schon eingangs erwähnt, nach Abzug der den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten auf 30 767 000 \mathcal{M} veranschlagt, wozu noch für die durch die bevorstehende Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes nothwendig werdende Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen hinzutreten:

a) für 56,6 km Vollbahnen zu 25 000 \mathcal{M} für das Kilometer	1 415 000 \mathcal{M} .
b) für 191,3 km Nebenbahnen zu 20 000 \mathcal{M} für das Kilomtr.	3 826 000 „
zusammen	5 241 000 \mathcal{M}

Der Umfang des preussischen Staatseisenbahnnetzes umfaßt im laufenden Rechnungsjahr, einschließlic der bereits in Betrieb genommenen und noch in Betrieb zu nehmenden Neubaustrecken:

a) für eigene Rechnung verwaltete Strecken	25 172 km,
b) mitbetriebene Strecken	2 „
c) für fremde Rechnung verwaltete Strecken	63 „
zusammen	25 237 km.

Hierzu verpachtete Strecken	123 „ ¹⁾
und preussischer Antheil der Main-Neckarbahn	9 „
insgesammt	25 369 km.

Darunter zu a bis c:

a) zwei- und mehrgleisige Vollbahnen	8 981 km.
b) eingleisige Vollbahnen	9 569 „
c) Nebenbahnen (einschließlic Vollbahnen mit Nebenbahnbetrieb)	6 687 „
	25 237 km.

Hierzu die außerdem noch im Bau gewesen und zum Bau vorbereiteten Strecken	2 192 „
insgesammt	27 561 km.

Dem Betriebe sind übergeben oder werden noch eröffnet werden:

1. Eisenbahndirektionsbezirk Altona:

Gremsmühlen—Lütjenburg	17,80 km.
----------------------------------	-----------

¹⁾ Ohne die verpachteten 111 km Schmalspurbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk.

2. Eisenbahndirektionsbezirk Berlin:

Putbus—Lauterbach	2,28 km,	
Reichenbach—Langenbielau	6,50 "	
Striegau—Bolkenhain	19,60 "	
Reppen—Zielenzig	30,28 "	
Johannisthal—Spindlersfeld	4,08 "	
		62,74 km.

3. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau:

Waltersdorf—Reisicht	38,70 km,	
Freistadt i. Schl.—Sagan	30,17 "	
Glatz—Rückers	19,00 "	
Radzionkau—Korf	7,59 "	
		95,46 "

4. Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg:

Gollnow—Wietstock—Hagen u. Wietstock— Cammin	60,10 km,	
Altdamm—Gollnow (pachtweise)	22,88 "	
		82,98 "

5. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln (linksrh.):

Euskirchen—Münstereifel	13,91 km,	
Linden—Hornberg	12,27 "	
Dülken—Brüggen	14,70 "	
		40,88 "

6. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln (rechtsrh.):

Wifsen—Morshach	11,80 km,	
Neue Bahnanlagen bei Düsseldorf	24,99 "	
		36,49 "

7. Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld:

Oberbarmen—Rittershausen	4,15 km,	
Düsseldorf—Derendorf—Geresheim	6,93 "	
Bensberg—Hoffnungsthal	11,20 "	
Elberfeld—Kronenberg	10,60 "	
Düsseldorf—Geresheim	5,40 "	
Birkelbach—Raumland	12,30 "	
Sarnau—Frankenberg	25,70 "	
Hemer—Sundwig	1,90 "	
Warburg—Arolsen	24,80 "	
		102,88 "

8. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt:

Bufleben—Grossenbeldingen	17,33 km,	
Köthen—Aken	12,57 „	
Pratau—Torgau	41,75 „	
	<hr/>	71,65 km

9. Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.:

Bieberstein—Hilders—Tann	24,08 km,	
Berga-Stolberg—Rottleberode	9,52 „	
	<hr/>	33,60 „

10. Eisenbahndirektionsbezirk Hannover:

Hannover—Visselhövede	73,50 „
---------------------------------	---------

11. Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg:

Calbe—Bernburg	14,10 km,	
Nienhagen—Jerxheim	32,65 „	
Meine—Gifhorn—Isenbüttel	9,50 „	
	<hr/>	56,25 „
		<hr/>
Zusammen		674,23 km.

Die Zahl der zum Theil im Staatsbetriebe befindlichen Anschlussbahnen für nicht öffentlichen Verkehr betrug 2572 mit 1672 km.

An Stationen waren vorhanden:

a) Bahnhöfe	2 177,
b) Haltestellen	1 035,
c) Haltepunkte	658,
zusammen Stationen	3 870.

Unter Privatverwaltung (einschließlich ausserpreussische Staatsverwaltung standen noch 2 169 km Betriebsstrecken (darunter 1 068 Vollbahnen und 1 101 Nebenbahnen) und 67 km Neubaustrecken, zusammen 2 236 km.

Das gesammte preussische Eisenbahnnetz umfaßt daher:

a) Betriebsstrecken	27 538 km,
b) Neubaustrecken	2 259 „
insgesammt	29 797 km.

Die Staatsbahnen werden verwaltet von 11 Direktionen, 75 Betriebsämtern und 229 Bauinspektionen.

An Werkstätten sind vorhanden:

a) Hauptwerkstätten	60,
b) Neben- „	23,
c) Betriebs- „	168,
	<hr/>
zusammen	251.

Die 2169 km Betriebsstrecken der Privat- und ausserpreussischen Staatsbahnen sind 59 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

Im Rechnungsjahr 1891/92 wird sich das Verhältniß wie folgt gestalten:

I. Staatsbahnen.

a) für eigene Rechnung	25 520 km,
b) im Mitbetrieb	2 „
c) für fremde Rechnung	63 „
	<hr/>
zusammen	25 585 km.

Hierzu verpachtete Strecken	123 „ ¹⁾
und preussischer Antheil der Main-Neckarbahn	7 „ ²⁾
	<hr/>
insgesammt	25 715 km.

Darunter zu a bis c:

a) zwei und mehrgeleisige Vollbahnen . .	9 451 km,
b) eingleisige Vollbahnen	9 139 „
c) Nebenbahnen (einschließlich Vollbahnen mit Nebenbahnbetrieb)	6 995 „
	<hr/>
	25 585 km.

Außerdem noch im Bau und zum Bau vorbereitet (einschließlich der 247,9 km der in dem neuen Gesetzentwurf zur Ausführung beantragten Strecken)	2 101 „
	<hr/>
insgesammt	27 816 km.

Ferner 2 744 Anschlüsse für nicht öffentlichen Verkehr mit 1 739 km und an Stationen:

(Fortsetzung siehe Seite 264.)

¹⁾ Ebenfalls ohne die verpachteten 110 km Schmalspurbahn im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk.

²⁾ In Folge des Bahnhofsumbaues in Frankfurt a/M. hat sich der preussische Antheil von 9 auf 7 km verringert.

1. Staatseisenbahn

Vorbemerkung. Die eingetragenen Kilometerzahlen umfassen im Betriebe befindlichen Strecken, einschl. der im laufenden

No.	Eisenbahn- Direktion	Verpachtet	Längen (ausschließlich der ver- pachteten Strecken)				Ge- samt- länge	Vollbahnen		Neben- bahnen (ein- schliefs- lich Voll- bahnen mit Neben- bahn- betrieb)
			In Verwaltung für		In Mitbe- trieb	zwei- und mehr- ge- leisig		ein- ge- leisig		
			eigene	fremde						
									Rechnung	
km	km	km	km	km	km	km	km	km		
I.	Altona	1	1 579	23	—	1 602	466	733	403	
II.	Berlin	25	3 249	4	1	3 254	991	1 612	651	
III.	Breslau ¹⁾	16	3 080	—	—	3 080	482	1 764	834	
IV.	Bromberg ²⁾	—	4 359	—	—	4 359	1 134	1 033	2 192	
V.	Cöln (linksrheinische)	13	2 035	5	—	2 040	953	436	651	
VI.	Cöln (rechtsrheinische)	13	2 355	—	—	2 355	976	855	524	
VII.	Elberfeld	—	1 249	—	—	1 249	527	214	508	
VIII.	Erfurt	3	2 007	—	1	2 008	732	962	314	
IX.	Frankfurt a. M.	—	1 356	—	—	1 356	850	284	222	
X.	Hannover	—	2 396	31	—	2 357	1 247	764	346	
XI.	Magdeburg	—	1 925	—	—	1 925	1 093	482	350	
	Summa	71	25 520	68	2	25 585	9 451	9 139	6 996*	
	Dazu: Main-Neckarbahn (preuss. Antheil) ³⁾ = [6,91 km]	—	7	—	—	7	—	—	*) davon 72 km zweigleis.	
	Wilhelmshaven- OldenburgerBahn ⁴⁾ = [52,37 km]	52	—	—	—	—	—	—	—	
	Zusammen	73	25 527	68	2	25 592	—	—	—	
	Dazu verpachtete Strecken	—	—	—	—	123	—	—	—	
	Insgesamt	—	—	—	—	25 715	—	—	—	

2. Eisenbahn-

1.	Eisenbahnkommissariat zu Berlin	—	—	—	—	2 089	1 012	1 077
2.	Regierungspräsident zu Sigmaringen	—	—	—	—	91	66	25
	Summa	—	—	—	—	2 180	1 078	1 102

Wieder-

1. Staatsbahnen und Privatbahnen unter Staatsverwaltung

2. Privatbahnen unter Privatverwaltung

Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen

¹⁾ Außerdem 110 km schmalspurige Zweigbahnen (verpachtet).²⁾ Dazu 12 km mitbenutzte Strecke (Soldan—Illowo).³⁾ Unter Verwaltung der Direktion der Main-Neckarbahn zu Darmstadt. Dieselbe großherzoglich hessischen Regierung, das zweite Mitglied von der großherzoglich Preussen belegene Strecke der Main-Neckarbahn betraute — Mitglied von der königlich⁴⁾ Im Pachtbetrieb der großherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg. Als dem Betriebe der Oldenburg-Wilhelmshavener Eisenbahn ist der Präsident der Königl-

Verwaltungs-Behörden.

die Verwaltungslängen der für das Rechnungsjahr 1891/92

Etat zur Betriebseröffnung vorgesehenen Neuanlinien.

Anferdem noch im Ban bezw. zum Ban vor- bereitet km	Anschluß- bahnen für nichtöffentlichen Verkehr		Zahl der Stationen (ohne mitbenutzte fremde)				Von der Gesamt- länge entfallen auf:		Zahl der	
	Anzahl	Länge km	Bahn- höfe	Halte- stellen	Halte- punkte	zu- sammen	die Pro- vinzen km	fremde Staats- gebiete km	Be- triebs- ämter	Ban- inspek- tionen
114	81	51	117	89	30	236	1 454	148	5	13
361	255	175	254	121	105	480	3 094	160	10	30
138	294	190	216	145	63	424	3 073	7	9	24
653	129	77	218	231	90	534	4 359	—	10	35
122	253	76	262	101	89	452	1 986	54	6	18
6	522	379	250	66	69	385	2 334	21	8	29
116	285	186	176	61	41	278	1 237	12	4	13
293	161	123	166	89	60	315	1 410	598	6	17
41	151	162	164	47	43	254	1 212	144	4	12
180	260	114	211	96	70	377	2 108	249	7	20
77	353	206	200	39	28	267	1 470	455	6	17
2 101	2 744	1 739	2 229	1 085	688	4 002	28 737	1 848	75	228
—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	51	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	—	—	—	—	—	2 087	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	91	—	—	—
65	—	—	—	—	—	—	2 178	2	—	—

Aufsichts-Behörden.

holung:

.....	26 715 km
.....	2 180 „
in Preußen	27 895 km

besteht aus drei Mitgliedern, von denen das den Vorsitz führende Mitglied von der badischen und das dritte — zugleich mit der Ansübung der Aufsicht über die in preussischen Regierung ernannt wird.

Staatskommissar zur Wahrnehmung der diesseitigen Interessen und Gerechtsame bei lichen Eisenbahndirektion zu Hannover bestellt.

a) Bahnhöfe	2 229.
b) Haltestellen	1 085,
c) Haltepunkte	688,

zusammen Stationen 4 002.

II. Privatbahnen.

a) Betriebsstrecken	2 180 km.
(darunter 1 078 km Vollbahnen und 1 102 km Nebenbahnen)	

b) Neubaustrecken	65 „
-----------------------------	------

zusammen 2 245 km.

Umfang des gesammten preussischen Eisenbahnnetzes im Rechnungsjahre 1891/92:

a) Betriebsstrecken	27 895 km.
b) Neubaustrecken	2 166 „

insgesammt 30 061 km.

Die Staatsbahnen werden auch im Jahre 1891/92 von 11 Direktionen und 75 Betriebsämtern verwaltet werden. Bei den Bauinspektionen tritt eine Verminderung von 229 auf 228 ein.

An Werkstätten sind vorhanden:

a) Hauptwerkstätten	60.
b) Neben- „	19.
c) Betriebs- „	173.

zusammen 252.

Die 2 180 km Betriebsstrecken der Privat- und außerpreussischen Staatsbahnen sind 58 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

Wie sich die einzelnen Staatsbahnstrecken auf die Direktionen und die Privatbahnen auf die Aufsichtsbehörden vertheilen, ist aus der Uebersicht S. 270 ff. zu entnehmen.

Von den zur Ausführung genehmigten und beantragten Neubaustrecken sind

A. zur Betriebseröffnung im Laufe des Jahres 1891/92 in Aussicht genommen:

1. Eisenbahndirektionsbezirk Altona:

St. Margarethen—Westliche Kanalmündung (Brunsbüttel) 6,86 km

2. Eisenbahndirektionsbezirk Berlin:

Bergen—Krampas-Safsnitz 22,98 km

Zielenzig—Meseritz 35,84 „

Weißwasser—Forst 30,01 „

Hirschberg—Petersdorf 13,50 „

101,63 „

3. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau:

Freistadt i/Schl.—Waltersdorf 23,10 km

Strehlen—Glambach—Grottkau 33,30 „

Glambach—Wansen 5,70 „

Lublinitz—Herby 16,80 „

78,90 „

4. Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg:

Labiau—Tilsit 69,30 km,

Hagen—Wollin 2,20 „

71,50 „

5. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln (linksrh.):

Düren—Kreuzau 7,90 km,

Merchweiler—Göttelborn 3,00 „

Alsdorf—Herzogenrath 6,60 „

Morsbach—Kohlscheid 5,90 „

23,40 „

6. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln (rechtsrh.):

Dillenburg—Strafsebersbach 15,30 „

7. Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld:

Hoffnungsthal—Immenkeppel 5,60 km,

Hagen—Hengstei 3,11 „

Brügge—Meinerzhagen 15,00 „

23,71 „

8. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt:

Jüterbog—Treuenbrietzen	19,80 km,
Obermöblingen—Allstädt	7,80 "
Zella-Mehlis—Schmalkalden	23,79 "
Schmalkalden—Kl. Schmalkalden	9,60 "
Reinsdorf—Frankenhausen	14,20 "
Goorgenthal—Tambach	6,08 "
Ohrdruf—Gräfenroda	18,59 "

99,86 km.

9. Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.:

Weilburg—Leubuseschbach	15,28 "
-----------------------------------	---------

10. Eisenbahndirektionsbezirk Hannover:

Niederwalgern—Weidenhausen	13,40 "
--------------------------------------	---------

11. Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg:

Salzwedel—Lüchow	15,20 km,
Etgersleben—Förderstedt	17,70 "
Braunschweig—Meine	14,70 "
Bilderitz—Loburg	26,60 "

74,20 "

zusammen 524,03 km.

B. Außerdem noch:

a) im Bau,^x

b) zum Bau vorbereitet:

1. Eisenbahndirektionsbezirk Altona:

Hagenow—Oldesloe (Vollbahn) ^x	77,70 km	Bauleitende Behörde	} Direktion.
mit Abzweigung Sterley—Mölln	11,50 "	"	
Tondern—Hoyer (Schleuse) ^x	13,80 "	"	B.-A. Flensburg.
Tönning—Garding ^x	10,80 "	"	Direktion.

113,80 km.

^{o)} Hinsichtlich der in dem neuen Gesetzentwurf enthaltenen Linien — mit ^{o)} bezeichnet — ist über die Zuteilung an die einzelnen Direktionen oder Betriebsämter endgültige Entscheidung noch nicht getroffen.

2. Eisenbahndirektionsbezirk Berlin:

Goldberg—Löwenberg . . .	26,90 km	Bauleitende Behörde	Direktion.
Goldberg—Merzdorf . . .	36,20 "	"	
Lauban—Marklissa °) . . .	10,70 "	"	
Lichtenberg—Friedrichsfelde— Wriezen ×	55,80 "	"	
Lissa i/P.—Wollstein °) . . .	45,40 "	"	
Meseritz—Landsberg a/W. °) .	45,10 "	"	
Schönholz—Cremmen × . . .	33,90 "	"	
Sorau—Christianstadt °) . . .	23,80 "	"	
Striegau—Maltsch	38,80 "	"	
Swinemünde—Heringsdorf . .	8,10 "	"	
Wriezen—Jädickendorf × . .	36,00 "	"	
<hr/>			
360,70 km.			

3. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau:

Breslauer Güterzugverbindungs- bahn ×	10,00 km	Bauleitende Behörde	Direktion.
Chorzow—Kattowitz	10,00 "	"	B.-A. Kattowitz.
Cosel (Stadt)—Polnisch-Neu- kirch	17,50 "	"	Direktion.
Deutsch-Wette—Groß-Kunzen- dorf ×	13,10 "	"	
Lublinitz—Vossowska	24,20 "	"	
Nimptsch—Gnadenfrei × . . .	8,20 "	"	
Ottmachau—Landesgrenze (Lindewiese) ×	13,80 "	"	
Ratibor—Landesgrenze (Troppau) ×	27,80 "	"	B.-A. Oppeln.
Selbständige Einführung der Linie Groschowitz—Groß- Strehlitz—Laband in die Bahnhöfe Oppeln und Gleiwitz	13,20 "	"	
<hr/>			
137,80 km.			

4. Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg:

		Banleitende Behörde	
Bromberg—Znin	43,80 km		} Direktion.
Callies—Wulkow	56,40 „	„	
Callies—Arnswalde	38,30 „	„	
Fordon—Schönensee (Vollbahn°)	56,60 „	„	
Hohenstein-Osterode-Marien- burg mit Zweigbahn nach Maldeuten ×	137,80 „	„	
Memel—Bajohren ×	20,30 „	„	
Miswalde—Elbing ×	28,80 „	„	
Mogilno-Strelno ×	16,80 „	„	
Mohrungen—Wormditt ×	29,30 „	„	
Nakel—Konitz ×	72,60 „	„	
Rogasen—Dratzig (Kreuz) ×	76,40 „	„	
Tilsit—Stallupönen ×	76,20 „	„	
	<u>653,30 km</u>		

5. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln (linksrheinischer):

		Banleitende Behörde	
Cölner Hafenbahn	2,50 km		} Direktion.
Hermeskeil—Wemmetweiler	53,00 „	„	
Mayen—Gerolstein	66,50 „	„	
	<u>122,00 „</u>		

6. Eisenbahndirektionsbezirk Cöln (rechtsrheinischer):

		Banleitende Behörde	
Norden—Norddeich ×	5,70 km		} Direktion.
	<u>5,70 km</u>		

7. Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld:

		Banleitende Behörde	
Arolsen—Corbach ×	18,90 km		} Direktion.
Cassel—Wolfhagen—Volk- marsen°)	39,80 „	„	
Dieringhausen—Meinerzhagen	23,30 „	„	
Fröndenberg—Unna	13,50 „	„	
Ohligs—Hilden ×	7,00 „	„	
Remscheid—Solingen ×	11,80 „	„	
Vohwinkel—Sonnborn (Rh.)	1,80 „	„	
	<u>116,10 km</u>		

8. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt:

	Bauleitende Behörde	
Arnstadt—Saalfeld (Vollbahn) ×	48,03 km	Direktion.
Bitterfeld—Stumsdorf	20,40 „	B.-A. Dessau.
Deuben—Corbetha	24,30 „	
Döllstadt—Walschleben	10,80 „	
Georgenthal—Friedrichroda ×	10,30 „	
Herbsleben—Tennstädt	6,20 „	
Langensalza—Gräfenonna	7,00 „	Direktion.
Lauchstädt—Merseburg	10,50 „	
Pretzsch—Eilenburg	37,90 „	
Schleittau—Schafstädt	17,40 „	
Triptis—Blankenstein ×	63,00 „	
Zeitz—Camburg ×	37,90 „	
<hr/>		
293,73 km		

9. Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M.:

	Bauleitende Behörde	
Homburg v. d. Höhe—Usingen ×	22,50 km	Direktion.
Langenschwalbach—Zollhaus ×	18,70 „	
<hr/>		
41,20 km		

10. Eisenbahndirektionsbezirk Hannover:

	Bauleitende Behörde	
Detmold—Sandebeck (Voll- bahn) ×	18,80 km	
Geestemünde—Cuxhaven ×	43,13 „	
mit Langen—Bederkesa	19,16 „	
Lage—Hameln ×	49,90 „	Direktion.
Leinefelde—Duderstadt	18,50 „	
Schienenverbindung Barnten— Escherde ×	3,82 „	
Walsrode—Soltau °)	26,50 „	
<hr/>		
179,71 km		

11. Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg:

	Bauleitende Behörde	
Helmstedt—Oebisfelde ×	37,50 km	Direktion.
Ilseburg—Harzburg	15,60 „	
Schönebeck—Blumenberg	23,60 „	B.-A. Magde- burg (Magde- burg-Halber- stadt).
<hr/>		
76,70 km		

Insgesamt 2100,74 km

Auf die Provinzen und fremden Staatsgebiete vertheilen sich die Betriebs-

Provinzen bezgl. fremde Staatsgebiete	1. Staatseisenbahn-Ver- Direktions-					
	Altona	Berlin	Breslau	Brom- berg	Cöln (links- rhein.)	Cöln (rechts- rhein.)
	km	km	km	km	km	km
Gesamtlänge (am Ende des Etats- jahres 1891/92)	1 602,34	3 252,82	3 080,59	4 358,93	2 040,26	2 355,33
Davon anf:						
A. Die Provinzen						
1 Ostpreußen	—	—	—	1 300,33	—	—
2 Westpreußen	—	—	—	1 214,31	—	—
3 Brandenburg (mit Berlin)	280,35	1 318,31	186,69	204,02	—	—
4 Pommern	—	484,02	75,63	814,60	—	—
5 Posen	—	272,58	625,52	825,67	—	—
6 Schlesien	—	1 017,75	2 185,42	—	—	—
7 Sachsen	—	1,66	—	—	—	—
8 Schleswig-Holstein	1 050,03	—	—	—	—	—
9 Hannover	123,83	—	—	—	—	408,34
10 Westfalen	—	—	—	—	—	912,16
11 Hessen-Nassau	—	—	—	—	—	163,55
12 Rheinprovinz	—	—	—	—	1 986,45	855,14
Hohenzollern	—	—	—	—	—	—
A. Preußen: zusammen	1 454,31	3 094,32	3 073,26	4 358,93	1 986,45	2 334,09
B. Fremde Staatsgebiete:						
1 Elsaß-Lothringen	—	—	—	—	0,73	—
2 Königreich Bayern	—	—	—	—	—	—
3 " Sachsen	—	58,35	—	—	—	—
4 Großherzogthum Hessen	—	—	—	—	—	2,55
5 " Mecklenburg-Schwerin	94,54	30,35	—	—	—	—
6 " Sachsen-Weimar	—	—	—	—	—	—
7 " Mecklenburg-Strelitz	—	74,11	—	—	—	—
8 " Oldenburg	28,09	—	—	—	38,72	—
9 " Luxemburg	—	—	—	—	6,94	—
10 Herzogthum Braunschweig	—	—	—	—	—	—
11 " Sachsen-Meiningen	—	—	—	—	—	—
12 " " Altenburg	—	—	—	—	—	—
13 " " Coburg-Gotha	—	—	—	—	—	—
14 " Anhalt	—	—	—	—	—	—
15 Fürstenthum Schwarzburg-Rudol- stadt	—	—	—	—	—	—
16 Fürstenthum Schwarzburg-Sonders- hausen	—	—	—	—	—	—
17 Fürstenthum Waldeck	—	—	—	—	—	—
18 " Renß j. L.	—	—	—	—	—	—
19 " Schaumburg-Lippe	—	—	—	—	—	—
20 " Lippe	—	—	—	—	—	—
21 Freie Hansestadt Bremen	—	—	—	—	—	2,32
22 " und Hansestadt Hamburg	25,50	—	—	—	—	—
23 Königreich der Niederlande	—	—	—	—	7,42	16,87
24 Kaiserthum Oesterreich	—	1,79	7,26	—	—	—
B. zusammen	148,13	159,50	7,26	—	53,91	21,14

strecken des preussischen Eisenbahnnetzes im Rechnungsjahre 1891/92 wie folgt:

Verwaltungs-Behörden bezirk						2. Eisenbahn- Aufsichtsbehörden		Staatseisen- bahn-Ver- waltungs- u. Eisenbahn- Aufsichts- behörden zusammen
Elber- feld	Erfurt	Frank- furt a. M.	Hanno- ver	Magde- burg	Zu- sammen	Eisenbahn- kom- missariat zu Berlin	Regierungs- präsident zu Sigmaringen	
km	km	km	km	km	km	km	km	km
1 248,68	2 007,33	1 356,02	2 356,75	1 924,52	25 585,19	2 069,03	90,96	27 765,90
—	—	—	—	—	1 300,33	322,13	—	1 622,46
—	—	—	—	—	1 214,31	116,76	—	1 331,07
—	385,39	72,54	—	141,39	2 588,69	245,99	—	2 834,68
—	—	—	—	—	1 374,35	154,69	—	1 528,74
—	106,13	—	—	—	1 723,77	12,62	—	1 736,59
—	823,04	870,38	17,03	1 068,75	3 306,30	98,18	—	3 396,48
—	—	—	—	—	2 300,56	101,37	—	2 402,13
—	—	26,57	1 359,47	239,53	1 050,03	303,19	—	1 353,22
757,29	—	—	446,08	—	2 153,04	152,30	—	2 305,34
126,17	95,87	707,99	284,99	—	2 115,53	192,75	—	2 308,28
353,06	—	34,55	—	—	1 378,57	211,46	—	1 590,03
—	—	—	—	—	3 229,30	185,63	—	3 414,93
—	—	—	—	—	—	—	90,96	90,96
1 286,52	1 409,43	1 212,03	2 107,57	1 470,07	23 736,38	2 069,99	90,96	25 914,33
—	—	—	—	—	0,72	—	—	0,72
—	—	21,38	—	—	21,38	—	—	21,38
—	82,77	—	—	12,35	148,17	—	—	148,17
—	—	25,59	83,50	—	111,57	—	—	111,57
—	—	—	—	—	124,79	—	—	124,79
—	140,79	20,83	—	—	161,62	—	—	161,62
—	—	—	—	—	74,11	—	—	74,11
—	—	—	—	—	66,51	—	—	66,51
—	—	—	—	—	6,94	—	—	6,94
4,98	—	—	48,98	311,34	365,30	—	—	365,30
—	34,13	—	—	—	34,13	—	—	34,13
—	0,93	—	—	—	0,93	—	—	0,93
—	188,53	—	—	—	188,53	—	—	188,53
—	94,08	43,17	—	181,06	268,31	—	—	268,31
—	24,04	—	—	—	24,04	—	—	24,04
—	16,36	33,19	—	—	49,45	—	—	49,45
7,18	—	—	9,80	—	17,00	2,06	—	19,14
—	16,86	—	—	—	16,86	—	—	16,86
—	—	—	31,69	—	31,69	—	—	31,69
—	—	—	29,30	—	29,30	—	—	29,30
—	—	—	38,14	—	40,36	—	—	40,36
—	—	—	7,67	—	33,17	—	—	33,17
—	—	—	—	—	23,79	—	—	23,79
—	—	—	—	—	90,5	—	—	9,05
12,16	598,39	143,99	249,18	454,75	1 848,31	2,06	—	1 850,37

Die Aufwendungen des Staats für den Bau neuer Bahnen — seit dem Jahre 1880 — stellen sich wie folgt:¹⁾

		Länge der Bahnen	Vom Staate auf- gewendete und noch aufzuwen- dende Beträge
A. Linien für Rechnung des Staats:		km	M
I.	{ Gesetz vom 7. März 1880 „ „ 21. Mai 1883 }	36,0	{ 1 600 000 150 000 ²⁾ }
II.	{ Gesetz vom 9. März 1880 18. Dez. 1880 „ „ 4. April 1884 }	484,1	{ 50 550 350 120 000 ³⁾ }
III.	Gesetz vom 25. Februar 1881	475,2	37 285 500
IV.	Gesetz vom 28. März 1882	17,0	5 000 000
V.	{ Gesetz vom 15. Mai 1882 „ „ 21. Mai 1883 „ „ 10. Mai 1890 }	537,8	{ 47 038 000 157 000 488 466 ⁴⁾ 204 000 ⁵⁾ }
VI.	{ Gesetz vom 21. Mai 1883 „ „ 10. Mai 1890 }	457,3	{ 54 453 000 230 000 ⁶⁾ }
VII.	{ Gesetz vom 4. April 1884 Gesetzesentwurf vom 9. Februar 1891 . . }	759,3	{ 69 827 000 550 000 ⁷⁾ }

¹⁾ Eine alphabetisch geordnete Zusammenstellung ist als Anhang beigelegt.
Vergl. Archiv 1890 S. 268.

²⁾ Mehrkosten für den Bau der Bahn Cölbe—Laasphe.

³⁾ Mehrkosten für den Bau der Bahn Walburg—Großsalmerode.

⁴⁾ Weitere Zuschüsse zu den Grunderwerbskosten der Bahn Prüm—St. Vith—Montjoie—Rothe Erde mit Zweigbahn nach Malmédy.

⁵⁾ Desgleichen der Bahn Ahrweiler—Adenan.

⁶⁾ Mehrkosten für den Bau der Bahn Solingen—Vohwinkel.

⁷⁾ Mehrkosten für den Bau der Bahn Könnern—Calhe a. S.

		Länge der Bahnen km	Vom Staate auf- gewendete und noch anzuwen- dende Beträge M.
VIII.	Gesetz vom 7. Mai 1885	587,4	49 484 000
	„ „ 8. April 1889		382 000 ⁸⁾
	„ „ 10. Mai 1890		160 000 ⁹⁾
	Gesetzentwurf vom 9. Februar 1891		85 000 ¹⁰⁾
IX.	Gesetz vom 19. April 1886	603,1	52 907 000
	„ „ 11. Mai 1888		350 000 ¹¹⁾
	Gesetzentwurf vom 9. Februar 1891		1 200 000 ¹²⁾
X.	Gesetz vom 1. April 1887	573,0	47 938 000
	„ „ 10. Mai 1890		330 000 ¹³⁾
XI.	Gesetz vom 11. Mai 1888	600,1	77 637 000
XII.	Gesetz vom 8. April 1889	392,2	36 248 000
XIII.	Gesetz vom 10. Mai 1890	903,8	117 396 000
XIV.	Gesetzentwurf vom 9. Februar 1891	247,9	36 008 000
zusammen		6 674,2	687 778 316

B. Linien unter Betheiligung des Staats:

I.	Gesetz vom 9. März 1880	238,3	2 288 000
II.	„ „ 23. Februar 1881	181,6	2 755 000 ¹⁾
III.	„ „ 21. Mai 1883	7,0	38 200
IV.	„ „ 4. April 1884	131,0	2 999 700
V.	„ „ 17. Mai 1884	44,5	360 000
VI.	„ „ 19. April 1886	44,7	550 000
VII.	„ „ 11. Mai 1888	37,2	500 000
VIII.	durch den Etat	12,0	120 640
zusammen		696,3	9 611 540
Hierzu Betrag von A		6 674,2	687 778 316
insgesammt		7 370,5	697 389 856

⁸⁾ Mehrkosten für den Ban der Bahn | Glatz—Rückers 330 000 M.

| Fulda—Gersfeld 52 000 „

⁹⁾ Mehrkosten für den Ban der Bahn Wilsen—Morsbach.

¹⁰⁾ Mehrkosten für den Bau der Bahn Hildesheim—Brannschweig.

¹¹⁾ Mehrkosten für den Ban der Bahn Elberfeld—Cronenberg.

¹²⁾ Mehrkosten für den | Ottmachan—Landesgrenze (Lindewiese) 800 000 M.
Bau der Bahn | Fulda—Tann 400 000 M.

¹³⁾ Mehrkosten für den Ban der Bahn Jerxheim—Nienhagen.

¹⁾ Beihilfe zn inzwischen verstaatlichten Unternehmungen der ehemaligen Rechte Oderufer- und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft.

Hiervon entfallen auf:

A. Vollbahnen:		
1. Staatsbahnen	427,2	88 002 000
2. Privatbahnen mit Staatsbetheiligung	251,9	5 799 700
B. Nebenbahnen:		
1. Staatsbahnen	6 247,0	515 876 316
2. Privatbahnen mit Staatsbetheiligung	445,1	3 811 840
Hierzu für Betriebsmittel, zu A und B, vorgesehen in den Gesetzen vom:		
21. Mai 1883	—	7 030 000
4. April 1884	—	11 390 000
7. Mai 1885	—	8 945 000
19. April 1886	—	9 111 000
1. April 1887	—	8 595 000
11. Mai 1888	—	9 146 000
8. April 1889	—	5 883 000
10. Mai 1890	—	18 559 000
Gesetzentwurf vom 9. Februar 1891	—	5 241 000
wie oben	7 370,5	697 389 856

Zur Deckung dieses Betrages von 697 389 856 \mathcal{M} stehen die Gesellschaftsfonds der verstaatlichten Bahnen, ersparte Bestände von Baufonds, verfallene Kauttionen u. s. w. in Höhe von 184 359 266 \mathcal{M} zur Verfügung.

Nach Abzug dieser Summe von dem obigen Gesamtbedarf von 697 389 856 \mathcal{M}
sind daher noch 513 030 590 \mathcal{M}
durch Staatsschuldverschreibungen zu beschaffen.

Mit diesen Aufwendungen ist es möglich gewesen, den Bau von im Ganzen 218 neuen Eisenbahnlinien (darunter 201 für Rechnung und 17 unter Betheiligung des Staates) mit einer Gesamtlänge von 7 370,5 km zu sichern. Hiervon entfallen, wie schon bemerkt, auf Nebenbahnen für Rechnung des Staats 6 247 km. Das Nebenbahnnetz der preussischen Staats-

bahnen hat also seit dem Jahre 1880 eine Ausdehnung erfahren, welche das gesammte bayerische Staatsbahnnetz (4711 km Ende des Betriebsjahres 1889) um 1536 km, das sächsische Staatsbahnnetz (2436 km zu demselben Zeitpunkt) um 3811 km übertrifft, und hinter den Staatsbahnnetzen beider Länder zusammen genommen (7147 km) nur noch mit 900 km zurückbleibt.

B. Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.

I. Durch Anlagen des zweiten und dritten Geleises.

Die im § 1 unter No. II des Gesetzentwurfs vorgesehenen Mittel von zusammen 26 305 500 *M.* sollen zur Herstellung des zweiten und dritten Geleises und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen nachstehender Strecken verwendet werden:

1. Beuthen O. Schles. — Peiskretscham — Groschowitz (4 000 000 *M.*),
Laband
2. Jarotschin—Ostrowo und Kempen—Kreuzburg (3 800 000 *M.*),
3. Lissa—Posen (1 148 000 *M.*),
4. Rühnow—Neustettin—Konitz (1 534 000 *M.*),
5. Neunkirchen—Schleifmühle—Saardamm (Forbach) (1 340 000 *M.*),
6. Königszelt—Liegnitz (2 600 000 *M.*),
7. Königswusterhausen—Cottbus nebst Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Cottbus—Görlitz durch Erweiterung mehrerer Stationen (3 600 000 *M.*),
8. Berlin—Zossen (1 300 000 *M.*),
9. Baalberge—Bernburg—Waldau (608 000 *M.*),
10. Neudietendorf—Gräfenroda (2 260 000 *M.*),
11. Friedberg—Heldenbergen—Windecken (930 000 *M.*),
12. Rheine—Salzbergen (296 500 *M.*),
13. Hagen (B.-M.)—Hagen (Rh.) (290 000 *M.*),
14. Lennep—Born (164 000 *M.*),
15. Lennep—Remscheid (225 000 *M.*),
16. Langendreer (Rh.)—Wattenscheid (Rh.) (550 000 *M.*),
17. Bochum (B.-M.)—Wanne (750 000 *M.*),
18. Steele (B.-M.)—Dahlhausen (520 000 *M.*),
19. Dahlhausen—Hattingen (390 000 *M.*).

II. Durch sonstige Bauausführungen.

Im § 1 unter No. III des Gesetzentwurfs werden im Ganzen 29 424 000 *M* gefordert:

1. Zur Erweiterung des Bahnhofes Hohethor in Danzig (5 000 000 *M*),
2. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ottmachau bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Lindewiese, sowie der Kosten für die in Folge der Bahnanlage erforderliche Regulirung der Neisse und des Krebsbaches bei Ottmachau (800 000 *M*),
3. zur Vermehrung der Freiladegleise auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin (1 160 000 *M*),
4. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Cönnern nach Calbe a. S. (550 000 *M*),
5. zur selbständigen Einführung der Strecke Quedlinburg—Ballenstedt in den Bahnhof Quedlinburg (256 000 *M*),
6. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Hildesheim nach Braunschweig (85 000 *M*),
7. zur Deckung der Mehrkosten für die erweiterte Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Harburg (1 500 000),
8. zur Erbauung eines Dienstgebäudes für die königl. Eisenbahndirektion zu Altona (1 500 000 *M*),
9. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Fulda nach Tann (400 000 *M*),
10. zur Deckung der Mehrkosten für die Erweiterung des Bahnhofes Kirchweyhe (97 000 *M*),
11. zur Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Stationen Vohwinkel und Sonnborn (Rh.) (1 500 000 *M*),
12. zur Deckung der Mehrkosten für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Deutzerfeld (250 000 *M*),
13. zu dem Umbau und zur Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Neufs (1 000 000 *M*),
14. zum Ausbau verschiedener Strecken zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit derselben (326 000 *M*),
15. zur Vermehrung, Erweiterung und besseren Ausrüstung der Werkstätten, Lokomotiv- und Wagenschuppen (15 000 000 *M*).

Die unter B. I 3—5 und II 14 in Aussicht genommenen Bauausführungen erfolgen vornehmlich im militärischen Interesse. Das Reich hat

daher zu den Baukosten Zuschüsse in derselben Höhe bewilligt, in welcher in früheren ähnlichen Fällen eine Betheiligung des Reichs an den Kosten derartiger Anlagen stattgefunden hat.

Der Beitrag des Reichs an den Kosten des zweiten Geleises auf den beiden Vollbahnen Lissa—Posen (68,6 km) und Neunkirchen Saardamm (Forbach) (27,9 km) beträgt 40 pCt. von der auf 2 870 000 und 3 350 000 *ℳ* veranschlagten Bausumme, bei der Nebenbahn Ruhnów—Konitz (149,1 km) 20 pCt. von 7 670 000 *ℳ*, so dass auf Preussen nur die in dem Gesetzentwurf eingestellten Beträge von 1 148 000, 1 340 000 und 1 534 000 *ℳ* entfallen. Von den auf 1 555 000 *ℳ* veranschlagten Kosten für den Ausbau verschiedener Strecken u. s. w. hat das Reich 1 229 000 *ℳ* übernommen, so dass von Preussen hierfür nur 326 000 *ℳ* aufzuwenden bleiben.

C. Bessere Ausrüstung des Staatsbahnnetzes.

Ungeachtet der in den letzten Jahren stattgehabten erheblichen Vermehrung der Betriebsmittel ist Angesichts der fortgesetzten Steigerung des Verkehrs eine beträchtliche weitere Vermehrung nothwendig geworden. Durch Gesetz vom 11. Mai 1888 sind zur Beschaffung von Betriebsmitteln 8 000 000 *ℳ*, durch Gesetz vom 8. April 1889 zu gleichem Zweck 50 000 000 *ℳ* bewilligt worden, wofür 605 Lokomotiven, 1020 Personen- und 9040 Gepäck- und Güterwagen beschafft werden sollten. Die inzwischen eingetretene Erhöhung der Preise hat indessen aus dem ersterwähnten Gesetze die Beschaffung von nur 138 Lokomotiven, 270 Personenwagen und 31 Gepäckwagen, also um 17 Lokomotiven, 50 Personenwagen und 9 Gepäckwagen weniger als beabsichtigt, ermöglicht, während aus dem Kredit-Gesetz vom 8. April 1889 aus gleichem Grunde 207 Personenwagen und 687 Gepäck- und Güterwagen im Rückstande verblieben. Zur vollen Anschaffung der ursprünglich vorgesehenen Stückzahl würden noch 6 350 000 *ℳ* erforderlich sein.

Die Beschaffung der Betriebsmittel für neue Bahnlinien, welche nach Maßgabe der hierfür aus verschiedenen Kreditgesetzen verfügbaren Mittel bewirkt worden ist.¹⁾ konnte ebenfalls nicht in dem nothwendigen Umfange erfolgen, weil die vorgesehenen Beträge sich in Folge der unerwarteten Verkehrs- und Preissteigerungen als unzureichend erwiesen haben. Es ist daher auch bereits in dem Gesetz vom 10. Mai v. J. eine Erhöhung des früher ausgeworfenen Betrages zur Beschaffung von Betriebsmitteln von 18 000 *ℳ* für 1 km Vollbahn auf 25 000 *ℳ* und von 15 000 *ℳ* für 1 km Nebenbahn

¹⁾ Seit dem Jahre 1883 — einschließl. des in dem neuen Gesetzentwurf vorgesehenen Betrags — zusammen 83 900 000 *ℳ*.

auf 20 000 . \mathcal{M} vorgenommen worden¹⁾. Zur vollen Beschaffung der für die neuen Bahnlinien in Aussicht genommenen Betriebsmittel würden noch 8 000 000 . \mathcal{M} nöthig sein; der Gesamtbedarf zur Beschaffung der Betriebsmittel, welche erforderlich sind, um die ursprünglich geplante Anzahl voll zu erreichen, berechnet sich hiernach auf mindestens 14 000 000 . \mathcal{M} .

Zu der Vermehrung der Betriebsmittel aus den gedachten Kreditbewilligungen tritt noch die erhebliche Vermehrung hinzu, welche die Betriebsmittel auch in den letzten Jahren aus den Betriebseinnahmen erfahren haben, und welche die Anzahl der aus letzteren beschafften Betriebsmittel sehr erheblich übersteigt, nämlich:

im Rechnungsjahr 1888/89 um 23 Lokomotiven, 177 Personenwagen, 1269 Gepäck- und Güterwagen,

im Rechnungsjahr 1889/90 um 68 Lokomotiven, 175 Personenwagen, 3335 Gepäck- und Güterwagen.

Ueber die ganz bedeutende Verkehrssteigerung der letzten Jahre und die Leistungen der vorhandenen Betriebsmittel sind in der der Begründung des Gesetzentwurfs beigefügten ausführlichen Denkschrift interessante Angaben enthalten.

Im Personenverkehr wurde auch in den Jahren 1889 und 1890 die Einlegung neuer und die Theilung überlasteter Züge vielfach nothwendig, wie sich aus nachstehender Tabelle ergibt:

Gegenstand	Es betrug in der Sommerperiode des Jahres			In 1890 Zunahme gegen 1888
	1888	1889	1890	
Die Betriebslänge in km . .	22 499	23 771	24 500	2 001 (8,9 %)
Die Zahl der täglich ständig gefahrenen Personenzugkm	267 939	288 910	320 734	52 795 (19,7 %)
Desgleichen fakultativ km .	18 272	22 598	21 195	2 923 (16,0 %)

Im Güterverkehr sind Anforderungen und Leistungen in ähnlicher Weise gewachsen.

Die Steigerung der in den letzten Jahren beförderten Gütertonnenkilometer geht aus nachstehender Tabelle hervor:

¹⁾ Archiv 1890 S. 267.

Betriebsjahr	Betriebslänge am Schluß des Betriebsjahres km	Unterschied gegen das Vorjahr o/o	Tonnenkm auf den Staatsbahnen	Unterschied gegen das Vorjahr o/o
1887/88 . . .	22 614,59	2,7	13 424 435 846	7,5
1888/89 . . .	23 160,84	2,4	14 678 101 589	9,3
1889/90 . . .	23 856,65	3,0	15 855 996 404	8,0

Die Leistungen der eigenen Betriebsmittel haben betragen:

im Betriebsjahr	Lokomotiven Lokomotivkm	Personenwagen Achskm	Gepäck- und Güterwagen Achskm
1887/88 .	274 258 908	1 216 927 331	6 118 920 717
1888/89 .	292 821 578	1 275 570 918	6 590 828 046
1889/90 .	319 122 547	1 425 294 326	7 017 673 928
1890/91 nach dem Ergebniss des ersten Halbjahrs mäßsig geschätzt .	342 653 000	1 460 000 000	7 390 000 000

Es beträgt hiernach die Steigerung im Etatsjahr 1890/91 gegen das Etatsjahr 1887/88:

bei den Lokomotiven rund 25 pCt.
 Personenwagen rund 20 ..
 Gepäck- und Güterwagen rund . . . 20 ..

Dagegen waren eigene Betriebsmittel vorhanden:

am	Lokomo- tiven Stück	Personen- wagen Stück	Gepäck- und Güter- wagen Stück
1. April 1888 . .	8 618	13 503	172 743
1. „ 1889 . .	8 797	13 953	178 219
1. „ 1890 . .	9 118	14 597	186 686
1. „ 1891 . . (voraussichtlich ¹⁾)	9 600	15 200	196 000

¹⁾ Die Betriebsmittel der verstaatlichten Bahnen Wernshausen—Schmalkalden, Unterelbische, Westholsteinische und schleswig-holsteinische Marschbahn sind nicht eingerechnet; ebensowenig sind die Leistungen derselben berücksichtigt.

Es beträgt hiernach die Zunahme des Bestandes an Betriebsmitteln am 1. April 1891 gegen den 1. April 1888:

bei den Lokomotiven	11,4 pCt.
„ „ Personenwagen	12,6 „
„ „ Gepäck- und Güterwagen	13,5 „

während die Leistungen der Betriebsmittel, wie oben gezeigt, in erheblicherem Grade gewachsen waren, nämlich:

bei den Lokomotiven mehr um	13,6 „
„ „ Personenwagen mehr um	7,4 „
„ „ Gepäck- und Güterwagen mehr um	6,5 „

Die Zunahme der durchschnittlichen Leistungen der einzelnen Betriebsmittel ist aus der nachfolgenden Zusammenstellung zu ersehen:

im Betriebsjahr	Es entfallen im Jahresdurchschnitt			
	auf eine Lokomotive	auf eine Wagenachse bei den		
		Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
	Lokomotivkm	Achskm	Achskm	Achskm
1882/83	31 051	37 820	45 417	15 285
1883/84	31 692	37 916	46 460	15 304
1884/85	31 972	38 674	46 922	15 573
1885/86	31 308	37 916	46 141	15 317
1886/87	31 132	38 536	45 836	15 810
1887/88	31 884	39 623	46 558	16 657
1888/89	33 615	40 524	48 356	17 435
1889/90	35 612	43 535	50 167	17 633
1890/91 (voransiehl.)	36 610	43 700	51 310	18 070

Während hiernach die durchschnittlichen Leistungen der Betriebsmittel bis zum Jahre 1887/88 nur geringe Schwankungen aufweisen, nehmen dieselben von hier an erheblich zu. Solche beträchtlichen Mehrleistungen konnten nur durch besondere Mafsregeln, wie Doppelbesetzung der Lokomotiven, Abkürzung der Reparaturzeit, Beschleunigung des Wagenumschlufs durch Einlegung von Sonderzügen, Vermehrung und Einführung des Nachtdienstes auf vielen Strecken u. s. w. ermöglicht werden. Eine noch weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Betriebsmittel erscheint nicht angänglich, sodafs zur Bewältigung des Verkehr und zur Vermeidung von Verkehrsstockungen eine fernere beträchtliche Vermehrung

der Betriebsmittel geboten ist. Selbst wenn man auf die in der Erörterung begriffene Vereinfachung und Ermäßigung der Personentarife, welche voraussichtlich eine nicht geringe Verkehrszunahme zur Folge haben wird, keine Rücksicht nehmen wollte, so ist doch schon wegen der vielfachen im Personenverkehr bereits getroffenen Erleichterungen (neue Zugverbindungen, Ausdehnung und Ermäßigung des Arbeiterverkehrs) eine Erhöhung des gegenwärtigen Bestandes erforderlich. Im Güterverkehr wird aller Wahrscheinlichkeit nach ebenfalls eine nicht unbeträchtliche Zunahme und räumliche Ausdehnung der Beförderung von Massengütern zu erwarten sein, sobald die zur Zeit ebenfalls der Erörterung unterliegenden Frachtermäßigungen für Brennstoffe, Eisenerze u. s. w. in Verbindung mit einer gleichmäßigen Regelung der Expeditionsgebühren auf der Grundlage der niedrigeren Expeditionsgebühren der östlichen Landestheile zur Einführung kommen.

Andererseits will die Staatseisenbahnverwaltung sich in der Folge eines Mittels zur Beschleunigung des Wagenumlants thunlichst nicht mehr bedienen, welches von den Interessenten oft schwer empfunden worden ist: der Abkürzung der Fristen für die Be- und Entladung der Wagen auf öffentlichen Ladegeleisen. Vor dem Jahre 1878 betrug diese Fristen fast auf allen Bahnen regelmässig nur 6 Stunden. Erst nach 1878 in Folge des Vorgehens der Staatsbahnen wurden die Fristen verdoppelt, von dieser Regel aber durch Wiedereinschränkung auf 6 Stunden bei stärkerem Verkehr nothgedrungen wiederholt auf mehr oder weniger lange Zeit abgewichen. Nachdem diese Ausnahmen auf den preussischen Staatsbahnen in den letzten Jahren nur noch für wenige Bahnen angeordnet worden, hat vom Jahre 1889/90 ab eine allgemeine Abkürzung der Ladefristen für die öffentlichen Ladegeleise überhaupt nicht mehr stattgefunden. Ohne eine ausgiebige Vermehrung des Güterwagenparks würde die Eisenbahnverwaltung auf die Dauer für gewisse Zeiten einer derartigen Mafsregel nicht entbehren können.

Von den im Gesetzentwurf (§ 1 No. IV) vorgesehenen 53 800 000 . \mathfrak{M} sollen 550 Lokomotiven, 800 Personenwagen und 6 500 Gepäck- und Güterwagen beschafft und weitere 15 000 000 . \mathfrak{M} zur Vermehrung, Erweiterung und besseren Ausrüstung der Werkstätten, Lokomotiv- und Wagenschuppen (§ 1 No. III 15) verwendet werden. Hiervon kommen ungefähr 12 000 000 . \mathfrak{M} auf die Erweiterung der Werkstätten — in Crefeld, Oberhausen, Magdeburg, Schneidemühl und Gleiwitz sollen neue Werkstätten erbaut werden — und 3 000 000 . \mathfrak{M} auf die Erweiterung der Lokomotiv- und Wagenschuppen. Um ferner eine bessere Ansntzung des Güterwagenparks zu erzielen, ist eine Erhöhung der Tragfähigkeit der vorhandenen offenen

Güterwagen ohne Bremse, soweit deren Laderaum es gestattet, von 10 auf 12,5 t angeordnet und in Aussicht genommen, die demnächst zu beschaffenden Güterwagen mit und ohne Bremse, mit einem Ladegewicht von 15 t und vergrößertem Laderaum auszurüsten. Im Ganzen wird bei vorhandenen 31750 Wagen, nämlich 9589 offenen Güterwagen, 12104 Kohlenwagen, 9593 Kokeswagen und 461 Kalkwagen das Ladegewicht auf 12,5 t erhöht. Für die vorhandenen bedeckten Güterwagen sind inzwischen ähnliche Anordnungen getroffen wie auch die Neubeschaffung 15tönniger bedeckter Güterwagen in Aussicht steht.

Den Schluss der Denkschrift bildet eine ausführliche Darlegung der Gründe, aus welchen für die in Aussicht genommenen Beschaffungen grundsätzlich nicht die laufenden Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich nicht um eine durch die Abnutzung bedingte Unterhaltung oder Erneuerung, sondern um eine durch Verkehrssteigerung und eine dementsprechende Erweiterung der Aufgabe der Eisenbahnen verursachte Vermehrung der Betriebsmittel, also nicht um die Erhaltung, sondern um die Vermehrung der Substanz des Unternehmens, welche nicht bloß der Gegenwart, sondern auch vornehmlich der Zukunft zu Gute kommt. Aus den laufenden Einnahmen sind grundsätzlich diejenigen Ausgaben zu bestreiten, welche dazu bestimmt sind, mit dem vorhandenen Betriebskörper die Betriebsleistungen zu erzeugen. Dagegen müssen dem Anlagekapital alle diejenigen Ausgaben zugerechnet werden, durch welche das Unternehmen selbst ursprünglich begründet, oder im Laufe der Zeit erweitert worden ist. Nach diesem Grundsatz ist in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ebenso wie in anderen Staatseisenbahnverwaltungen jederzeit verfahren worden, indem die durch die Steigerung des Verkehrs u. s. w. bedingte Vermehrung der Betriebsmittel von jeher aus extraordinären Fonds und zwar hauptsächlich durch Anleihen bestritten worden sind. So ist insbesondere seit dem Jahre 1867 durch 13 Anleihegesetze im Ganzen ein Betrag von über 185 000 000 M. für die Vermehrung der Betriebsmittel der vorhandenen Staatsbahnen bewilligt und verwendet worden. In gleicher Weise ist von den preussischen Privateisenbahnen verfahren worden.¹⁾

Anders liegt die Sache, wenn es sich um Erhaltung und Erneuerung des zur Bewältigung des gewöhnlichen Verkehrs dienenden Fuhrparks handelt. Die hierdurch erforderlich werdenden Neubeschaffungen sind selbstverständlich aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten. Dafs

¹⁾ Vergl. Näheres über diese Frage im Archiv 1889 S. 315 ff.

seitens der Staatseisenbahnverwaltung in dieser Beziehung nichts versäumt worden, ergeben folgende Zahlenangaben:

Bis zum 1. April 1890 sind aus den laufenden Einnahmen mehr beschafft als ausragt:

Lokomotiven 1187 Stück mit einem Werth von .	30 844 958 „
Personenwagen 1749 Stück mit einem Werth von	21 268 606 „
Gepäck- und Güterwagen 21 796 Stück mit einem	
Werth von	59 974 655 „
	<hr/>
	112 088 279 „

Bei dem Gesamtbestand an Betriebsmitteln am 1. April 1890:

von 9118 Lokomotiven,
„ 14597 Personenwagen,
„ 186686 Gepäck- und Güterwagen

berechnet sich hiernach die aus den laufenden Einnahmen eingetretene Vermehrung des aus Bau- und extraordinären Fonds beschafften Fuhrparks:

bei den Lokomotiven zu	13,0 pCt.
bei den Personenwagen zu	12,0 „
bei den Gepäck- und Güterwagen zu	11,7 „

Durch diese Mehrbeschaffung ist die in Folge zunehmenden Alters eingetretene verminderte Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel mehr als gedeckt.

Nach dem Entwurf des Etats der Eisenbahnverwaltung für das Jahr vom 1. April 1891/92 ist übrigens in Aussicht genommen, für die Zukunft aus dem über den anslagsmäßigen Betrag des Ueberschusses der Eisenbahnverwaltung hinausgehenden Betrag einen außeretatmäßigen Dispositionsfonds bis zur Höhe von 20 000 000 „ zur Vermehrung der Betriebsmittel im Falle eines durch Verkehrssteigerung hervorgerufenen, nicht vorhergesehenen Bedürfnisses zu bilden.

Der geforderte Gesamtkredit beträgt, wie schon oben angegeben,
145 537 500 „ — 8,

Zur theilweisen Deckung desselben soll der Restbestand des Baufonds der ehemaligen Unterelbischen Eisenbahngesellschaft im Betrage von . . 45 988 „ 23 „ verwendet, und die hiernach noch erforderliche Restsumme von 145 491 501 „ 77 8 durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen beschafft werden.

Zum Schlufs folgt nachstehend die übliche Uebersicht über die Befriedigung der auferordentlichen Geldbedürfnisse der Eisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1879/80.¹⁾

Es sind seit 1879 bewilligt und beantragt:

a) durch das Extraordinarium des Etats . .	143 741 020 „
b) durch besondere Gesetze	1 236 927 716 „ ²⁾
zusammen	1 380 668 736 „

Diesem Betrage stehen gegenüber:

1. die dem Staate auheimgefallenen Fonds der verstaatlichten Privatbahnen u. s. w. von rund . .	184 359 000 „
2. die Reinüberschüsse der Eisenbahnverwaltung:	
a) vor dem Inkrafttreten des Garantiegesetzes vom 27. März 1882 rund	69 254 000 „
b) nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bis Ende 1891/92 ³⁾	931 099 000 „
c) die zur Tilgung der Prioritätsanleihen und sonstigen Darlehne der verstaatlichten Bahnen, sowie zur Tilgung von Aktien solcher Bahnen bis 1891/92 verwendeten und vorgesehenen Beträge von rund	131 625 000 „
	<hr/> 1 316 337 000 „

Durch die vorbezeichneten Erweiterungen und Ergänzungen des Staatseisenbahnnetzes tritt daher eine Vermehrung der Staatseisenbahnkapitalschuld nur in Höhe von 1 380 668 000 — 1 316 337 000 = 64 331 000 „ ein. Hiervon gehen noch ab die bei den einzelnen Krediten schon jetzt erzielten und noch weiter zu erzielenden Ersparnisse, welche zur Zeit betragen bei den

a) neuen Bahnen rund	19 247 000 „
b) sonstigen Bauausführungen rund	1 923 000 „
zusammen	21 170 000 „

Endlich kommt noch in Betracht, dafs für Ergänzungsanlagen aus dem Ordinarium des Etats bis Ende 1891/92, insgesamt rund 67 008 000 „ verwendet und vorgesehen sind.

Dr. M.

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 273.

²⁾ Ohne die S. 273 Anm. 1 erwähnte Beihilfe von 2 755 000 „.

³⁾ 1890/91 und 1891/92 nach dem Etat.

A n h a n g.

Alphabetische Uebersicht der seit dem Jahre 1880 zur Ausführung genehmigten und beantragten neuen Eisenbahnlinien.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samm.-lung Seit	Länge km	Vom Staats aufzuwendender Kostenbetrag M	Die Betriebs-eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
1	Ahrweiler-Adenau . . .	15. 5. 1882 und	280	30,1	3 764 000	1. 12. 1886 15. 7. 1888	Ahrweiler-Altenabr. Altenabr-Adenau
2	Allenstein - Mehlsack- Kobbelbude mit Ab- zweigung von Mehlsack nach Brannsborg . . .	10. 5. 1890	90			1. 11. 1884	Brannsborg- Mehlsack und Allenstein-Guttadt- Wormditt
3	Allenstein - Ortelsburg- Johannisburg	25. 2. 1881	32	133,0	10 166 000	1. 7. 1885	Wormditt-Kobbel- bude
4	Allenstein-Soldan-Illovo	25. 2. 1881	32	100,0	8 414 000	1. 11. 1883 15. 8. 1884	Allenstn.-Ortelsburg. Ortelsburg-Johannis- burg
5	Altenstein-Soldan-Illovo	4. 4. 1884	129	100,5	8 950 000	15. 11. 1887	Allenstn.-Hohenstn. Hohenstein-Soldan. Soldan-Illovo
6	Altdamm - Cammin mit Abzweigung n. Wollin	19. 4. 1886	125	61,0	4 000 000	1. 10. 1888	Strecke d. Marien- burg - Mlawker Eisenbahngesells. mitbenutzt.
7	Altdamm - Colberg (Pri- vathahn mit Staats- betheiligung)	9. 3. 1890	169	121,0	1 100 000	1. 6. 1882	
8	Altena - Lüdenscheid (schmalspurige Privat- bahn mit Staatsbethei- ligung Vergl. No. 168 und 206)	19. 4. 1886	125	13,7	400 000 (einschl. d. der Betheiligung bei No. 168 u. 206.)	1. 10. 1887	
9	Altenhndem-Schmallen- berg	21. 5. 1883	85	18,6	1 570 000	3. 5. 1886 1. 11. 1886 1. 5. 1887	Altenh.-Karlsbütte. Karlsbütte-Saalhaus. Saalhaus-Schmallen- berg.
10	Altenkirchen-Au	21. 5. 1883	85	17,6	3 000 000	1. 5. 1887	
11	Altenkirchen - Hachen- burg	25. 2. 1881	32	17,3	1 222 000	1. 4. 1885	
12	Aprath-Wülfrath	21. 5. 1883	85	4,0	490 000	1. 2. 1886	
13	Arnstadt-Saalfeld (Voll- bahn)	11. 5. 1888	80	48,0	10 700 000		
14	Arolsen-Corbach	8. 4. 1889	69	20,2	1 920 000		
15	Ballstädt-Hersleben . . .	11. 5. 1888	80	17,0	1 130 000	15. 12. 1889	
16	Bensberg-Immekeppel . .	1. 4. 1887	97	16,3	1 640 000	1. 7. 1890	Beneberg-Hoffnungs- thal.
17	Bentschen-Meseritz . . .	21. 5. 1883	85	31,4	1 914 000	1. 6. 1886	
18	Bentschen-Wollstein . . .	4. 4. 1884	105	24,1	1 376 000	1. 7. 1886	
19	Berga-Rottleberode . . .	11. 5. 1888	80	10,6	750 000	1. 6. 1890	
20	Bergen-Crampe-Safsnitz und Bergen-Lanterbach	1. 4. 1887	97	35,1	2 125 000	15. 8. 1889 15. 5. 1890	Bergen-Putbus. Putbus-Lanterbach.
21	Biederitz-Loburg	8. 4. 1889	69	26,5	1 900 000		
22	Bitterfeld-Stumsdorf . . .	4. 4. 1884	105	20,4	1 255 000		

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samm- lung Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwen- dender Kostenbetrag M.	Die Betriebs- eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
22	Blumenberg-Eilsleben	25. 2. 1881	32	25,0	1 685 000	{ 5. 10. 1882 15. 10. 1882 1. 8. 1883	Blumenbg.-Kl. Wanzleben. Eilsleben-Seehausen Kl. Wanzleben-Seehausen
23	Braunschweig-Gifhorn Bretzenbeim - Simmern (siehe Langenlonsheim- Simmern No. 102).	19. 4. 1886	125	82,3	2 320 000	{ 1. 11. 1889 1. 7. 1890	Gifhorn-Triangel (Neubaus). Gifhorn-Meine.
24	Bromberg-Fordon	21. 5. 1883	85	5,7	384 000	1. 11. 1885	
25	Bromberg-Znin	8. 4. 1889	69	43,8	2 930 000		
26	Bufleben - Großenbeh- ringen	11. 5. 1888	80	17,4	1 236 000	1. 5. 1890	
27	Callies-Wnlkow und Callies-Arnswalde	10. 5. 1890	90	94,7	8 150 000		
28	Call-Schleiden-Hellenthal	25. 2. 1881 Ges. Entwurf	32	17,3	1 315 000	8. 3. 1884	
29	Cassel-Volkmarsen	9. 2. 1891	—	39,8	5 920 000		
30	Cölbe-Laasphe	7. 8. 1880 und 21. 5. 1883	157 85	36,0	1 750 000	2. 4. 1883	
31	Cönnern-Calbe a./S.	4. 4. 1884 u. Ges.-Entwurf 9. 2. 1891	105 —	24,0	2 450 000	{ 1. 11. 1889 15. 8. 1890	Cönnern - Baulberge (Bernburg). Bernburg-Calbe a. S.
32	Cöthen-Aken	1. 4. 1887	97	13,3	646 000	1. 5. 1890	
33	Crenzburg - Lublinitz- Tarnowitz (Vollbahn, ehemalige Privatbahn mit Staatsbetheiligung)	23. 2. 1881	25 u. 29	83,0	2 300 000	{ 1. 7. 1883 21. 4. 1884 20. 5. 1884 25. 10. 1884	Crenzburg-Rosenbg. Tarnowitz-Stahlham. Rosenbg.-Lublinitz. Lublinitz-Stahlham.
34	Dahlerau - Langerfeld (Rittershausen)	4. 4. 1884	105	11,3	1 035 000	{ 1. 11. 1888 3. 2. 1890	Dahlerau-Beyenbg. Beyenb.-Langerfeld
35	Detmold-Sandebeck (Voll- bahn)	10. 5. 1890	90	18,9	3 650 000		
36	Deuben-Corbetha	10. 5. 1890	90	24,3	3 000 000		
37	Deutsch-Crone-Callies	7. 5. 1885	119	45,1	3 100 000	1. 9. 1888	
38	Dentsch - Wette - Groß- Kunzendorf	19. 4. 1886	125	13,1	1 023 000		
39	Deutz-Kalk (Vollbahn)	21. 5. 1883	85	4,3	1 320 000	1. 6. 1886	
40	Dillenburg - Strafsiebers- bach	1. 4. 1887	97	15,3	1 100 000		
	Düllstadt - Walsleben (siehe No. 103).						
	Dunderstadt - Leinefelde (siehe No. 214).						
41	Dülken-Brüggen	1. 4. 1887	97	15,0	900 000	1. 10. 1890	
42	Düren-Krenzbau	8. 4. 1889	69	7,6	524 000		
43	Eichicht - Probstzella- Landesgrenze (Vollb.)	28. 3. 1882 und 1. 4. 1887	21 97	17,0	5 000 000	1. 10. 1885	

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samml.-Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwendender Kostenbetrag „M	Die Betriebs-eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
44	Elberfeld-Kronenberg	19. 4. 1886 und 11. 5. 1888	125 80	9,4	1 240 000		
45	Emden-Norden-Landes- grenze nebst Zweig- bahnGeorgsheil-Aurich	9. 3. 1880 und 8. 4. 1889	169 69	87,0	4 000 000	15. 6. 1883	
46	Erfurt - Ritschenhausen (Vollbahn)	9. 3. 1880	169	86,0	27 250 000	20. 12. 1882 (1. 8. 1884	Schl-Grimmenthal. Pläne-Schl u. Grim- menthal-Ritschen- hausen.
	Erudtebrück - Raumland (siehe No. 79)						Von dem Ausban der Theilstrecke Erf- urt-Plaue ist nach dem inzwischen er- folgten Erwerb des Thüringisch. Eisen- bahnunternehmens abgesehen worden.
47	Etgersleben-Förderstedt	8. 4. 1889	69	17,7	1 535 000		
48	Enskirchen-Münstereifel	1. 4. 1887	97	13,3	1 136 000	1. 10. 1890	
49	Flensburg-Niebuß	1. 4. 1887	97	38,1	1 400 000	1. 10. 1889	
50	Fordon - Schönsee (Voll- bahn)	Geo.-Entwurf 9. 2. 1891	—	56,6	12 347 000		
51	Forst i/L.-Weißwasser. Freistadt-Reisicht und Freistadt-Sagan (siehe No. 133)	1. 4. 1887	97	29,8	1 883 000		
52	Fröndenberg-Unna	10. 5. 1890	90	13,5	1 240 000		
53	Fulda-Gersfeld	7. 5. 1885 und 8. 4. 1889	119 69	22,7	1 332 000	1. 10. 1888	
54	Fulda-Tann	19. 4. 1886 u. Geo.-Entw. 9. 2. 1891	125 —	36,5	3 650 000	1. 6. 1889 (12. 12. 1890	Fulda-Bieberstein. Bieberstein-Hilders.
55	Garnsee-Lessen	19. 4. 1886	125	13,6	442 000	15. 12. 1886	
56	Geestmünde-Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa	10. 5. 1890	90	60,4	5 713 000		
57	Georgenthal-Friedrich- roda	10. 5. 1890	90	10,3	1 734 000		
58	Georgenthal-Tambach . Georgsheil-Aurich (siehe No. 45)	11. 5. 1888	80	6,2	468 000		
59	Gerolstein-Prüm	25. 2. 1891	82	25,1	2 250 000	22. 12. 1883	
	Glabach-Wansen (siehe No. 183)						

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samm- lung Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwen- dender Kostenbetrag „	Die Betriebs- eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
60	Glatz-Rückers	7. 5. 1885	119	19,1	1 910 000	15. 12. 1890	
		8. 4. 1889	69				
61	Glöwen-Havelberg . .	1. 4. 1887	97	8,9	460 000	15. 2. 1890	
62	Gnesen-Nakel	21. 5. 1883	85	73,2	4 880 000	1. 11. 1887	
63	Goldberg-Löwenberg . .	10. 5. 1890	90	26,9	2 840 000		
64	Goldberg-Merzdorf . .	10. 5. 1890	30	36,2	3 700 000		
65	Greiffenberg-Löwenberg n. Greiffenberg-Friede- berg	15. 5. 1882	280	32,0	2 672 000	1. 11. 1884 15. 10. 1885	Greiffenberg-Friede- berg. Greiffenberg-Löwen- berg.
66	Gremsmühlen-Lütjen- burg	11. 5. 1888	80	17,8	935 000	25. 5. 1890	Gremsmühlen - Hol- steinische Schweiz.
67	Grünebach-Daaden . .	21. 5. 1883	85	8,4	750 000	6. 5. 1886 1. 3. 1886	Grünebach-Biersdorf Biersdorf-Daaden.
68	Grunow-Beeskow . . .	19. 4. 1886	125	9,2	460 000	17. 1. 1888	
69	Güldenboden-Mohrungen und Mohrungen-Allen- stein	9. 3. 1890	169	41,3	2 730 000	1. 11. 1892	
		—	—	46,3	2 454 000	15. 8. 1883	
70	Hadamar-Westerburg . .	25. 2. 1881	32	17,8	1 212 500	1. 10. 1886	
71	a) Hagenow-Oldesloe (Vollbahn)	10. 5. 1890	90	77,7	11 500 000		
	b) Sterley-Mölln . . .	10. 5. 1890	90	11,5	1 230 000		
72	Hannover-Visselhüvede .	7. 5. 1885	119	73,1	5 100 000	25. 8. 1890	
73	Heide-Landesgrenze bei Ribe (Vollbahn, Privat- bahn mit Staatsbethei- ligung)	4. 4. 1884	105	131,0	2 999 700	1. 9. 1886 27. 10. 1887	Heide-Lunden. Lunden-Bredstedt.
74	Helmstedt-Oebisfelde . .	8. 4. 1889	69	37,5	3 850 000	15. 11. 1887	Bredstedt-Hvidding.
75	Hemer-Iserlohn	21. 5. 1883	85	7,4	625 000	15. 6. 1885	
76	Hemer-Sundwig	8. 4. 1889	69	1,9	180 000		
77	Herbsleben-Tennstädt . .	10. 5. 1890	90	6,2	595 000		
78	Hermeskeil - Wemmets- weiler	10. 5. 1890	90	53,0	7 620 000		
79	Hilchenbach - Erndte- brück - Laasphe mit Zweigbahn von Erndte- brück nach Raumland.	21. 5. 1883	85	58,8	7 550 000	1. 7. 1888 1. 10. 1888 20. 12. 1888 1. 10. 1889 15. 6. 1890	Fendingen-Laasphe. Hilchenbach-Erndte- brück. Erndtebrück - Leim- strub. Leimstrub - Fendingen. Erndtebrück. Birkelbach. Birkelbach-Raumld.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Gesammlang Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwendender Kostenbetrag . \mathcal{M}	Die Betriebs- eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
80	Hildesheim - Braun- schweig (Vollbahn)	7. 5. 1885 und Gesetzentw. 9. 2. 1891	119 —	34,3	3 585 000	16. 8. 1888 1. 2. 1889	Hildesheim - Hohen- eggelsen. Hoheneggelsen- Braunschweig (Gr. Gleidingen).
81	Hirschberg-Petersdorf	11. 5. 1888	80	14,6	1 050 000		
82	Hirschberg - Schmiede- berg	9. 3. 1880	169	14,3	571 000	15. 5. 1882	
83	Hochneukirch - Greven- broich (Vollbahn) . .	7. 5. 1885	119	10,3	1 150 000	1. 5. 1889	als Nebenbahn.
84	Hohenstein-Berent . . .	15. 5. 1882	280	54,3	3 910 000	1. 10. 1884 1. 8. 1885 1. 11. 1885	Hohenstein-Sobbowitz. Sobbowitz-Schöneck. Schöneck-Berent.
85	Hohenstein - Marienburg mit Abzweigung Mis- walde-Maldeuten . .	11. 5. 1888	80	137,3	15 027 000		
86	Homburg v. d. H.-Usingen	10. 5. 1890	90	22,3	2 750 000		
87	Jablonowo-Soldau . . .	4. 4. 1884	105	79,0	6 005 000	1. 11. 1886 1. 9. 1887 1. 10. 1887	Jablonowo-Strasbg Strasburg-Lautenbg Lautenburg-Soldau
88	Jatznick-Ueckermünde .	15. 5. 1882	280	20,3	1 184 000	20. 4. 1884 15. 9. 1884 15. 6. 1885	Jatznick-Torgelow. Torgelow-Uecker- münde. Hafenbahn in Uecker- münde f. d. Güter- verkehr.
89	Jerxheim-Nienhagen . .	1. 4. 1887 und 10. 5. 1890	97 90	32,2	2 720 000	15. 8. 1890	
90	Ilsenburg-Harzburg . .	10. 5. 1890	90	15,6	2 150 000		
91	Inowrazlaw - Montwy (ehemalige Privatbahn mit Staatsbetheiligung)	Etat	—	5,3	60 640	1. 9. 1882	
92	Johannisburg-Lyck . . .	15. 5. 1882	280	56,0	4 516 000	16. 11. 1885	
93	Johannisthal-Ndr. Schön- weide-Spindlersfeld . .	8. 4. 1889	69	4,0	215 000		
94	Jüterbog-Trennembrietzen	8. 4. 1889	69	20,1	1 320 000		
95	Kirchen-Freudenberg . .	21. 5. 1883	85	14,4	1 580 000	1. 6. 1887 15. 5. 1888	Kirchen-Webbach. Webbach-Freudenberg.
96	Königsberg-Labiau . . .	15. 5. 1882	280	45,3	4 924 000	1. 10. 1889	
97	Konitz-Laskowitz . . .	25. 2. 1881	32	69,0	6 549 000	15. 8. 1883	
	Kornatowo - Culm (siehe No. 117)						
98	Kosel (Stadt) - Polnisch- Neukirch	10. 5. 1890	90	17,3	1 500 000		
99	Krebsöge-Radevormwald	19. 4. 1886	125	9,6	1 520 000	1. 11. 1889	

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samm- lung Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwen- dender Kostenbetrag .M	Die Betriebe- eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
100	Labiau-Tilsit	4. 4. 1884	105	69,3	5 286 000		
101	Lage-Hameln	10. 5. 1890	90	49,8	5 100 000		
102	Langenlonsheim - Sim- mern	4. 4. 1884 nach 1. 4. 1887	105 97	40,5	3 892 000	7. 10. 1889	
103	Langensalza - Gräfen- tonna und Döllstädt- Walschleben	10. 5. 1890	90	17,8	1 640 000		
104	Langenschwalbach - Zoll- haus	10. 5. 1890	90	18,7	2 870 000		
105	Lauban-Marklissa . . . Lanchstädt - Merseburg (siehe No. 171)	Ges.- Entwurf 9. 2. 1891	—	10,7	920 000		
106	Lauenburg - Oldesloe (Vollbahn)	21. 5. 1883	85	52,6	9 600 000	1. 8. 1887	Schwarzenbeck Ol- desloe (36,30 km)
107	Leunep - Krebsöge - Dah- leran	21. 5. 1883	85	8,9	1 270 000	1. 3. 1886 1. 12. 1886	Leunep-Krebsöge. Krebsöge-Dahlerau.
108	Lichtenberg - Friedrichs- felde-Wriezen	8. 4. 1889	69	55,5	4 000 000		
109	Liegnitz-Goldberg	15. 5. 1882	280	21,6	1 260 000	15. 10. 1884	
110	Lindern-Heinsberg . . .	1. 4. 1887	97	12,2	850 000	1. 6. 1890	
111	Lissa-Jarotschin	4. 4. 1884	105	68,6	3 810 000	1. 10. 1888	
112	Lissa-Ostrowo	4. 4. 1884	105	94,2	4 940 000	1. 10. 1888	
113	Lissa-Wollstein	Ges.- Entwurf 9. 2. 1891	—	45,4	3 240 000		
114	Löwenberg-Templin . . .	7. 5. 1885	119	32,9	2 115 000	1. 5. 1888	
115	Lublinitz-Herby	11. 5. 1888	80	16,9	1 043 000		
116	Lublinitz-Vossowska . .	10. 5. 1890	90	24,2	1 420 000		
117	Marienburg - Marien- werder - Graudenz - Thorn mit Zweigbahn von Kornatowo nach Culm	9. 3. 1890 nach 18. 12. 1890	169 377	150,3	10 380 000	1. 7. 1882 1. 11. 1882 15. 8. 1883	Thorn-Culmsee. Culmsee-Graudenz. Graudenz-Marienburg. u. Kornatowo-Culm.
118	Mayen-Gerolstein	11. 5. 1888	80	66,5	9 500 000		
	Mehlsack - Braunsberg (siehe No. 2)						
119	Memel-Bajohren	8. 4. 1889	69	20,3	1 426 000		
120	Menden - Hemer (ehemalige Privatbahn mit Staatsbetheiligung). . .	Etat	—	6,7	60 000	1. 9. 1882	
121	Merseburg-Mücheln . . .	4. 4. 1884	105	15,6	1 115 000	15. 12. 1886	

Laufende No	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samm- lung Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwen- dender Kostenbetrag M	Die Betriebs- eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
		Gesetz-Entwurf					
122	Meseritz-Landsberg a. W.	9. 2. 1891	—	45,1	4 300 000		
123	Meseritz-Reppen . . .	1. 4. 1887	97	65,4	4 540 000	1. 11. 1890	Reppen-Zielensig.
124	Meseritz-Rokietnica . .	19. 4. 1886	125	93,9	6 000 000	1. 12. 1887	Meseritz-Birnbaum.
						1. 3. 1888	Pinne-Rokietnica.
						11. 8. 1888	Birnbaum-Pinne.
125	Miswalde-Elbing . . .	11. 5. 1888	80	28,5	3 068 000		
	Miswalde - Maldeuten (siehe No. 85)						
126	Mittelsteine - Landes- grenze (Ottendorf) . .	21. 5. 1883	85	7,5	1 080 000	5. 4. 1889	
127	Mogilno-Strelno . . .	11. 5. 1888	80	16,5	1 144 000		
	Mobrunen-Allenstein (siehe No. 69)						
128	Mohrunen-Wormditt . .	10. 5. 1890	90	29,3	3 070 000		
	Montjoie-Malmedy (siehe No. 154)						
129	Montwy-Kruschwitz . .	1. 4. 1887	97	9,4	597 000	1. 1. 1889	
130	Münster-Rheda-Lippstadt	21. 5. 1883	85	70,9	3 980 000	10. 2. 1887	Münster-Warendorf.
						25. 6. 1887	Warendorf-Rheda u. Rheda-Lippstadt.
131	Nakel-Konitz	8. 4. 1889	69	72,6	5 350 000		
132	Nannburg a S.-Artern . .	4. 4. 1884	105	56,7	4 893 000	1. 10. 1889	
133	Neusalz a/O. - Freistadt- Sagan und Freistadt- Reisicht	1. 4. 1887	97	101,6	5 800 000	1. 10. 1889	Neusalz-Freistadt.
						1. 10. 1890	Freistadt-Sagan und Waltersdorf - Rei- sicht (f. d. Güterver- kehr).
134	Neustadt a D. - Meyen- burg - Landesgrenze . .	7. 5. 1885	119	65,0	3 800 000	1. 12. 1887	
135	Neustadt-Oldenburg (Pri- vatbahn mit Staatsbe- theiligung)	9. 3. 1880	169	21,5	188 000	30. 9. 1881	
136	Niederwalgern - Weiden- hansen	11. 5. 1888	80	13,9	943 000		
137	Nimptsch-Gnadenfrei . .	8. 4. 1889	69	8,2	1 140 000		
138	Norden-Norddeich . . .	10. 5. 1890	90	5,7	700 000		
139	Oberröblingen a/H. - All- stedt	8. 4. 1889	69	7,5	500 000		
140	Oberröblingen a/S.-Quer- furt	15. 5. 1882	280	15,5	800 000	1. 10. 1884	
141	Oebisfelde-Salzwedel . .	19. 4. 1886	125	58,4	3 600 000	1. 11. 1889	

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Gesammlänge Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwendender Kostenbetrag M	Die Betriebs-eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
142	Ohligs-Hilden	10. 5. 1890	90	6,5	822 000		
143	Ohdruf-Graefenroda . .	11. 5. 1888	80	18,2	1 737 000		
144	Oppeln-Namslau	7. 5. 1885	119	60,5	3 400 000	1. 10. 1889	
145	Oppeln-Neisse mit Abzweigung Schiedlow-Leipe (ehemalige Privatbahn mit Staatsbetheiligung)	23. 2. 1881	29	76,5	240 000	1. 10. 1887	
146	Orzesche-Sohrau (ehemalige Privatbahn mit Staatsbetheiligung) . .	23. 2. 1881	25 u. 29	14,2	135 000	1. 9. 1884	
147	Osnabrück-Brackwede . .	15. 5. 1882	280	47,2	2 630 000	15. 8. 1886	
148	Ottmachau-Landesgrenze (Lindewiese)	19. 4. 1886 und Ges. Entw. 9. 2. 1891	125	13,8	1 880 000		
149	Perleberg-Pritzwalk-Wittstock (Privatbahn mit Staatsbetheiligung)	17. 5. 1884	129	44,5	360 000	7. 3. 1885 31. 5. 1885	Perleberg-Pritzwalk. Pritzwalk-Wittstock.
150	Posen-Wreschen	4. 4. 1884	105	48,6	3 580 000	1. 9. 1887	
151	Pratau-Torgau	1. 4. 1887	97	41,9	2 800 000	15. 7. 1890	
152	Pranst-Zuckau-Carthaus	21. 5. 1883	85	42,0	3 290 000	1. 8. 1886 1. 11. 1886	Pranst-Zuckau. Zuckau-Carthaus.
153	Pretzch-Eilenburg . . .	10. 5. 1890	90	37,9	3 270 000		
154	Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde mit Zweigbahn Montjoie-Malmédy	15. 5. 1882 21. 5. 1883 und 10. 5. 1890	280 85 90	135,3	15 212 466	1. 7. 1885 1. 12. 1885 1. 10. 1886 28. 11. 1887 1. 10. 1888	Rothe Erde-Montjoie. Montjoie-Malmédy. Prüm-Bleialf. Weismes-St. Vith. Bleialf-St. Vith.
155	Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt	21. 5. 1883	85	13,8	1 000 000	1. 7. 1885	
156	Rären-Eupen	15. 5. 1882	280	9,0	970 000	3. 8. 1887	
157	Ratibor-Landesgrenze (Troppau)	19. 4. 1886	125	27,8	1 600 000		
158	Reichenbach-Langenbielau	1. 4. 1887	97	7,1	412 000		
159	Reil-Traben	9. 3. 1880	169	10,6	821 800	21. 3. 1883	
160	Reinsdorf-Frankenhäusen	8. 4. 1889	69	14,2	1 540 000		
161	Remscheid-Solingen . .	10. 5. 1890	90	10,7	4 978 000		

Linien-Nr.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Geometrische Sammlung Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwendender Kostenbetrag M	Die Betriebs-eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
162	Rogasen-Dratzig (Kreuz)	10. 5. 1890	90	76,4	6 960 000		
163	Rogasen-Inowrazlaw . .	7. 5. 1886	119	96,6	6 610 000	1. 12. 1888 1. 6. 1889	Rogasen-Wongrowitz. Wongrowitz-Inowrazlaw.
164	Ründeroth-Derschlag . .	4. 4. 1884	106	14,3	870 000	1. 5. 1887	
165	Rybnick-Loslau (ehemal. Privatbahn mit Staatsbetheiligung)	23. 2. 1881	25 n. 29	7,9	80 000	22. 12. 1882	
166	Salzwedel-Lüchow . .	11. 5. 1888	80	15,3	1 030 000		
167	Sarnan-Frankenbergl . .	19. 4. 1886	125	25,7	1 950 000	1. 7. 1890	
168	Schalksmühle - Halver (schmalspurige Privatbahn mit Staatsbetheiligung) Vergl. No. 7 und 205	19. 4. 1886	125	9,6	400 000 (einschliesslich der Betheiligung bei No. 7 n. 205)	5. 3. 1888	
169	Scharzfeld - Lauterberg-St. Andreasberg . . .	15. 5. 1882	290	15,5	976 000	10. 7. 1884 1. 11. 1884	Scharzfeld-Lauterberg. Lauterberg-St. Andreasberg.
170	Schee-Silschede	7. 5. 1885	119	9,3	950 000	1. 11. 1889	
	Schiedlow-Leipe (s. N. 145)						
171	Schleittau-Schafstätt mit Abzweigung v. Lanchstätt nach Merseburg .	10. 5. 1890	90	27,9	2 170 000		
172	Schmallenberg - Fredeburg	19. 4. 1886	125	5,1	640 000	15. 11. 1889	
173	Schneidemühl-Dt.-Crone .	9. 3. 1880	169	24,5	706 000	1. 11. 1881	
174	Schönebeck-Blumenberg .	19. 4. 1886	125	21,9	1 308 000		
175	Schönholz-Cremmen . .	8. 4. 1889	69	33,9	1 945 000		
176	Sigmaringen (Inzigkofen)-Tübingen (Vollbahn, Württemberg. Staatsbahn mit Betheiligung des preussisch. Staates)	11. 5. 1888	80	37,3	500 000	27. 11. 1890	
177	Simonsdorf-Tiegenhof . .	4. 4. 1884	106	21,5	1 084 000	1. 10. 1886	
178	Sollingen-Wald-Gräfrath-Vohwinkel	21. 5. 1883 und 10. 5. 1890	85 90	13,5	3 070 000	15. 11. 1887 12. 2. 1890	Vohwinkel-Wald. Sollingen-Wald.
		Gen.-Entwurf					
179	Sorau-Christianstadt . .	9. 2. 1891	—	23,5	1 640 000		

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samm- lung Seite	Länge km	Vom Staate anzuwen- dender Kostenbetrag M.	Die Betriebs- eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
180	Stargard-Pyritz-Cüstrin- (Privatbahn m. Staats- betheiligung)	9. 3. 1880	169	96,5	1 000 000	31. 8. 1882	
	Stierley-Mölln (s. No. 71).						
181	Stralsund-Bergen . . .	26. 2. 1881	32	23,5	1 700 000	1. 7. 1883	
182	Stralsund-Rostock m. Ab- zweigung Velgast- Barth	7. 5. 1885	119	83,0	4 606 000	1. 7. 1883 1. 6. 1889	Stralsund-Ribnitz u. Velgast-Barth. Ribnitz-Rostock.
183	Strehlen - Grottkan mit Abzweigung Glambach- Wansen	11. 5. 1888	80	38,8	2 360 000		
184	Striegau-Bolkenhain . .	19. 4. 1886	125	19,6	1 418 000	1. 12. 1890	
185	Striegau-Maltsch . . .	10. 5. 1890	90	38,8	3 045 000		
186	St. Vith - Landesgrenze (Ulftingen)	4. 4. 1884	105	18,0	2 800 000	4. 11. 1889	Lommersweiler (St. Vith)-Landesgrenze (Ulftingen).
187	Swinemünde-Heringsdorf	10. 5. 1890	90	8,1	600 000		
188	Terespol-Schwetz . . .	1. 4. 1887	97	6,2	370 000	1. 9. 1888	
189	Teutschenthal-Salz- münde	19. 4. 1886	125	9,2	400 000	22. 10. 1888	
190	Themar-Schleusingen (Privatbahn mit Staats- betheiligung)	19. 4. 1886	125	11,0	150 000	28. 10. 1888	
191	Tilsit-Stallupönen . . .	1. 4. 1887	97	76,2	5 414 000		
192	Tönning-Garding . . .	10. 5. 1890	90	10,8	640 000		
193	Tondern-Hoyer (Schleuse)	10. 5. 1890	90	13,8	840 000		
194	Trier-Hermeskeil . . .	4. 4. 1884	105	51,9	5 646 000	15. 8. 1889	
195	Triptis-Blankenstein . .	11. 5. 1888	80	63,0	9 090 000		
	Velgast-Barth (siehe No. 182).						
196	Volmerhausen-Brügge .	11. 5. 1888	80	37,2	5 360 000		
197	Wabern-Wildungen . .	15. 5. 1882	280	17,5	846 000	15. 7. 1884	
198	Walburg-Großsalmerode .	9. 3. 1880	169	8,0	907 000	27. 3. 1883 1. 2. 1884	Walburg-Epterode. Epterode-Großsalme- rode.
199	Walheim-Stolberg . . .	15. 5. 1882	280	7,4	1 263 000	21. 12. 1889	
		Ges.-Entwurf					
200	Walsrode-Soltan . . .	9. 2. 1891	—	26,5	2 400 000		
201	Warburg-Arolsen . . .	7. 5. 1885	119	25,2	2 490 000	1. 5. 1890	
202	Weilburg-Lanbusesch- bach	11. 5. 1888	80	15,4	1 900 000		
203	Wengerohr-Berncastel .	9. 3. 1880	169	14,5	950 550	1. 6. 1883	

Laufende No.	Bezeichnung der Bahn	Gesetz vom	Ges.-Samm- lung Seite	Länge km	Vom Staate aufzuwen- dender Kostenbetrag M.	Die Betriebs- eröffnung ist erfolgt am	Bemerkungen
204	Wengerohr-Wittlich . .	21. 5. 1883	85	4,3	300 000	12. 4. 1885	
205	Werdohl-Augustenthal (schmalspurige Privat- bahn mit Staatsbethei- ligung) Vgl. No. 7 u. 168	19. 4. 1886	125	10,4	400 000 <small>(einschliessl. der Betheiligung bei No. 7 u. 168)</small>	15. 12. 1887	
206	Wernigerode-Ilseburg .	15. 5. 1882	280	9,3	675 000	20. 5. 1884	
207	Westerburg-Hachenburg	15. 5. 1882	280	21,3	2 285 000	1. 10. 1886	
208	Wiesbaden-Langen- schwalzbach	19. 4. 1886	125	20,0	1 210 000	15. 11. 1889	
209	Wissen-Morsbach . . .	7. 5. 1885 und 10. 5. 1890	119 90	11,3	1 018 000	1. 10. 1890	
210	Wreschen-Strzalkowo .	19. 4. 1886	125	19,1	1 160 000	1. 1. 1888	
211	Wriezen-Jasdickendorf .	19. 4. 1886	125	36,0	4 000 000		
212	Wrist-Itzeboe (Vollbahn)	19. 4. 1886	125	21,4	1 900 000	1. 8. 1889	
213	Wülfrath-Velbert . . .	19. 4. 1886	125	8,4	625 000	1. 2. 1889	
214	Wulften-Dunderstadt . . und Dunderstadt-Leine- felde	19. 4. 1886	125	19,6	1 567 000	1. 11. 1889	
				18,3	1 433 000		
215	Zajonskowo-Löbau (Pri- vatbahn mit Staatsbe- theiligung)	21. 5. 1883	85	7,0	38 200	1. 8. 1884	
216	Zeitz-Camburg	10. 5. 1890	90	37,9	3 340 000		
217	Zella-Mehlis-Schmalkal- den-Klein-Schmalkal- den	1. 4. 1887	97	35,8	4 880 000		
218	Zollbrück-Bütow	25. 2. 1881	82	47,0	2 772 000	20. 11. 1883 15. 8. 1884	Zollbrück-Barnow. Barnow-Bütow.
Mitbin im Ganzen				7370,5	613 489 856		
Hierzu für Betriebsmittel (seit dem Jahre 1883 in besonderen Summen bewilligt bezw. beantragt)				—	83 900 000		
Insgesamt				—	697 389 856		

Die königlich preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1889/90.

(Nach dem Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen.)

1. Eigenthums- und Betriebslängen.

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven—Oldenburger (52,37 km) und des preussischen Antheils an der Main-Neckar-Eisenbahn (6,91 km), hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1888/89 eine Gesamtlänge von 23 020,61 km

Hierzu traten im Laufe des Betriebsjahres 1889/90;

1. durch den staatsseitigen Erwerb der Bahnstrecken Gotha—Ohrdruf (17,81 km) und Fröttstädt— Friedrichroda (8,92 km), sowie der auf preussischem Gebiete belegenen Strecken der Bahnlinien Bismarck—Winterswyk (50,94 km) und Winterswyk —Bocholt (10,81 km)	87,98 „
2. an neu eröffneten Bahnstrecken	697,26 „
	<hr/> 23 805,85 km.

Dagegen kam in Abgang eine Anzahl kleinerer, ausser Betrieb gesetzter, oder durch Umbauten in Fortfall gekommener Strecken mit

13,97 „

so dass die Gesamtbahnlänge der im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite am Schlusse des Betriebsjahres 1889/90 . .

23 791,98 km.

betrug.

Hiervon wurden:

14 874,09	km	eingleisig
8 865,84	„	zweigleisig
38,94	„	dreigleisig und
23,01	„	viergleisig

betrieben.

Im Besitze des preussischen Staates befand sich ausserdem ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevier mit einer Gesamtlänge von 110,63 km, sowie eine Anzahl Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr, deren Gesamtlänge sich auf 191,96 km belief.

Die Betriebslänge der unter preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen mit normaler Spurweite betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1889/90 23 943,64 km. Als Hauptbahnen wurden 18 053,26 km, als Nebenbahnen 5 890,38 km betrieben.

Diese Betriebslänge ergibt sich, wenn einerseits der Antheil des Staates an der Main-Neckar-Eisenbahn (6,91 km), welche einer besonderen, mit Baden und Hessen gemeinschaftlichen Direktion in Darmstadt unterstellt ist, ferner die von der Direktion der oldenburgischen Staatsbahn verwaltete Wilhelmshaven — Oldenburger Eisenbahn (52,37 km), endlich mehrere andere, pachtweise an fremde Verwaltungen überlassene Bahnstrecken in einer Gesamtlänge von 75,15 km von der Gesamtbahnlänge in Abzug, andererseits dagegen verschiedene, anderen Verwaltungen gehörige und von denselben gepachtete, oder in Mitbetrieb genommene Bahnstrecken von zusammen 266,15 km, und 20,04 km Länge in Zugang gebracht werden.

Im mittleren Jahresdurchschnitt belief sich im Berichtsjahre die Betriebslänge auf 23 617,75 km, und zwar:

auf 23 077,18 km	für den Personenverkehr und
„ 23 532,65 „ „ „	Güterverkehr.

2. Anlagekapital.

Am Schlusse des Jahres betrug das verwendete Anlagekapital für die normalspurigen preussischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheils an der Main-Neckar-Eisenbahn) 6 239 969 424 \mathcal{M} . Von diesem Anlagekapital entfallen durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge:

a) für die dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen (23 791,88 km)	261 779 \mathcal{M} .
b) für die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen (191,96 km)	61 248 „

Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Anlagekosten der im Laufe des Jahres hinzugetretenen, neu eröffneten Strecken gleichwie der Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Bahnen, nur nach dem Zeitpunkt der Betriebseröffnung oder nach Verhältniß der während des Betriebsjahres thatsächlich verfloßenen Benutzungszeit in Betracht zu ziehen sind, kommen jedoch für die Ertragsberechnung nur 6 155 174 869 *M.* in Anrechnung.

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Ende 1889/90 bestand der Betriebsmittelpark der preussischen Staatseisenbahnverwaltung aus:

9 118 Lokomotiven,

14 597 Personenwagen mit 648 249 Plätzen und 33 206 Achsen,

3 957 Gepäckwagen mit 26 575 t Tragfähigkeit und 9 182 Achsen,

sowie

182 729 Güterwagen mit 1 829 724 t Tragfähigkeit und 371 488 Achsen.

Gegen das Vorjahr ist eine Vermehrung eingetreten von:

321 Lokomotiven,

644 Personenwagen,

166 Gepäckwagen,

8 301 Güterwagen.

Im Jahresdurchschnitt waren im Betriebe:

8 961 Lokomotiven,

14 383 Personenwagen mit 646 754 Plätzen und 32 739 Achsen,

3 805 Gepäckwagen mit 26 290 t Tragfähigkeit und 9 055 Achsen,

sowie

182 937 Güterwagen mit 1 829 152 t Tragfähigkeit und 372 225 Achsen,

aufserdem

987 Postwagen mit 2 698 Achsen.

Die Leistungen der eigenen Lokomotiven auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken ergaben:

199 559 482 Nutzk_m,

15 128 755 Leerfahr_tk_m und

104 434 310 Rangir_tk_m,

zusammen 319 122 547 Lokomotiv_tk_m oder 35 612 Lokomotiv_tk_m
im Durchschnitt auf 1 Lokomotive,

während von eigenen und fremden Lokomotiven auf den preussischen Staatsbahnstrecken

199 749 454 Nutzk_m,
 15 117 293 Leerfahr_tk_m und
 104 333 920 Rangir_km,

zusammen 319 200 667 Lokomotiv_km oder 13 515 Lokomotiv_km
 auf 1 km der mittleren Betriebslänge

geleistet wurden.

An Achskilometern wurden von den eigenen Wagen geleistet:

	von den Personen- wagen	von den Gepäck- wagen	von den Güter- wagen	von sämt- lichen Wagen
auf eigenen Betriebs- strecken	1 149 211 865	402 946 152	5 574 094 169	7 126 252 186
auf fremden Betriebs- strecken	276 062 461	51 318 365	989 320 242	1 316 716 068
zusammen	1 425 274 326	454 264 517	6 563 414 411	8 442 968 254
Auf 1 Achse entfielen daher durchschnitt- lich	43 535	50 167	17 633	20 393
		18 406		

Von eigenen und fremden Wagen wurden auf den preussischen Staats-
 eisenbahnen zurückgelegt:

	von Per- sonenwagen	von Gepäck- wagen	von Güter- wagen	im Ganzen
	Achskilometer			
von eigenen	1 149 211 865	402 946 152	5 574 094 169	7 126 252 186
„ fremden	273 340 822	51 757 379	949 216 989	1 274 315 190
zusammen	1 422 552 687	454 703 531	6 523 311 158	8 400 567 376
		6 978 014 689		
dazu:				
von Postwagen	—			154 985 658
im Ganzen also	—			8 555 553 034
das sind auf 1 km mittlerer Betriebslänge	61 643		295 456	362 251

Bei Vertheilung der auf den preussischen Staatsbahnstrecken von den eigenen und fremden Lokomotiven geleisteten Zugkm, sowie der von den eigenen und fremden Wagen zurückgelegten Achskm auf die einzelnen Zugattungen entfallen:

	bei einer durchschnitt- lichen Zug- stärke von Achsen	Zugkm	Wagenachskm
auf die Schnellzüge	21	18 614 122	395 951 733
„ „ Personenzüge	20	67 303 166	1 361 459 204
„ „ gemischten Züge	26	18 407 113	480 887 068
„ „ Güterzüge	76	81 615 152	6 208 994 061
„ „ Arbeits- und Material- züge	44	2 442 916	108 260 968
zusammen	45	188 382 469	8 555 553 034

4. Verkehrsumfang und Verkehrseinnahmen.

I. Personen- und Gepäckverkehr.

a) Personenbeförderung.

Es wurden befördert			Personenkm sind zurückgelegt		Anzahl der gefahrenen Platzkm	die bewegten Plätze sind ausgenutzt mit %
in Wagen- klassen	Reisende	%	Anzahl	%		
I. . . .	1 185 329	0,5	124 003 313	1,8	1 276 102 655	9,7
II. . . .	23 403 536	10,0	1 054 039 642	15,7	5 352 854 770	19,7
III. . . .	123 542 690	52,5	2 687 761 426	40,1	12 764 925 515	23,8
IV. . . .	82 886 774	35,3	2 494 942 522	37,2	7 410 494 879	33,7
Militär . .	4 116 385	1,7	345 673 908	5,2	—	—
zusammen	235 134 714	—	6 706 420 811	—	26 804 377 819	25,0

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge für den Personenverkehr sind 290 608 Personenkm zurückgelegt. Eine jede Person ist durchschnittlich 28,52 km befördert worden.

Die aus der Personenbeförderung erzielte Einnahme betrug:

	M	%	für 1 Person	für 1 Personenkm
			M	⌘
für die I. Wagenklasse	9 840 276	4,8	8,30	7,94
„ „ II. „	54 488 038	26,3	2,33	5,17
„ „ III. „	86 983 762	42,0	0,70	3,24
„ „ IV. „	50 312 549	24,3	0,61	2,09
„ Militär	5 279 459	2,6	1,28	1,53
im Ganzen	206 904 084	—	0,88	3,09

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge für den Personenverkehr ist eine Einnahme von 8 966 M und auf 1 Achskm der Personenwagen eine solche von 14,5 ⌘ entfallen.

Im Rundreiseverkehr wurden:

für Wagen- klasse	abgesetzt				an Personenkm zurückgelegt			Ein- nahme M.	%	in $\frac{1}{100}$ der Ge- sammt- einnahme für die betr. Klasse
	Rundreise- hefte		Strecken- abschnitte		Anzahl	in Pro- zent aller Per- sonenkm des Rund- reis- verkehrs				
	Stück	%	Stück	%		In Pro- zent aller Per- sonenkm der be- treffenden Klasse				
I.	8 901	1,8	83 542	2,8	7 173 057	2,8	5,8	488 781	4,7	5,0
II.	102 088	46,1	1 488 034	49,7	132 508 533	52,1	12,6	6 152 287	59,1	11,3
III.	114 566	51,9	1 423 364	47,5	114 747 352	45,1	4,3	8 762 385	36,3	4,3
Summe	220 555	—	2 994 940	—	254 428 922	—	6,6	10 403 453	—	5,0

Jeder Reisende ist durchschnittlich 1 154 km gefahren. Die Gesamteinnahme betrug für 1 Personenkm 4,09 ⌘.

Der Schlafwagenverkehr ergab im Jahre 1889/90 eine Einnahme von 501 234 M. Die Schlafwagen sind von 46 768 Reisenden der I. und von 35 962 Reisenden der II. Wagenklasse, im Ganzen von 82 730 Personen benutzt worden.

b) Gepäckbeförderung.

Der Gepäckverkehr, einschliesslich der Beförderung von Hunden, hat eine Einnahme von 5 281 527 M ergeben. Von dieser Einnahme entfallen auf 1 km mittlerer Betriebslänge 229 M und auf 1 Achskm der Gepäckwagen 1,2 ⌘.

c) **Nebenerträge.**

Die Einnahmen an Nebenerträgen des Personen- und Gepäckverkehrs, wie Lagergelder, Strafgerlder u. s. w. betrugen 359 147 *M* oder 15 *M* auf 1 km mittlerer Betriebslänge für den Personenverkehr.

II. **Güter- und Viehverkehr.**a) **Gesamtverkehr.**

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr (d. h. einschliesslich des Betriebs- und Baudienstgutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) haben 604 054 648 *M* betragen.

Davon entfallen auf 1 km der mittleren Betriebslänge für den Güterverkehr 25 669 *M* und auf 1 000 Achskm der Güterwagen 92 *M*.

b) **Beförderung von Eil- und Expresgut, Stückgut und gewöhnlichem Frachtgut, einschliesslich Fahrzeuge aller Art, jedoch ausschliesslich der Beförderung des Postgutes, der lebenden Thiere, des Militärgutes, sowie des Betriebs- und Baudienstgutes.**

	Es wurden befördert				Die Einnahme betrug			
	Tonnen	%	Tonnenkm	%	<i>M</i>	%	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>M</i>
I. Nach einheitlichem Normaltarif								
Eil- u. Expresgut .	345 260	0,3	52 508 152	0,4	12 572 497	2,3	36,42	23,94
Stückgut	4 115 680	3,3	550 704 912	3,9	67 684 663	12,3	16,45	12,39
Frachtgut in Wagenladungen								
der Klasse A ¹ . .	1 237 522	1,0	213 640 721	1,3	15 819 931	2,9	12,73	7,40
„ „ B . .	1 940 798	1,7	411 525 850	2,9	26 325 599	4,9	13,56	6,40
„ Spezialtarif- klasse A ² . .	2 452 135	2,1	297 063 514	2,1	16 902 183	3,1	6,89	5,69
„ Spezialtarif- klassen I., II. und III. . . .	49 169 363	42,1	5 854 893 411	41,3	195 590 317	36,2	3,98	3,34
II. Nach Ausnahme- u. sonstigen abwei- chenden Tarifen. .								
Eil- und Expresgut, Stückgut u. Wagen- ladungen von 5 - 10 t	1 223 881	1,0	189 411 636	1,3	15 043 862	2,8	12,39	7,94
Wagenladungen von mindestens 10 t. .	56 438 395	48,3	6 633 652 222	46,7	191 083 439	35,3	3,38	2,98
im Ganzen	116 923 024	—	14 203 420 418	—	540 962 491	—	4,43	3,91

Eine jede Tonne hat durchschnittlich eine Wegestrecke von 121,48 km zurückgelegt.

c) Kohlenverkehr.

An Kohlen, einschließlic Kokes und Briquets, sind befördert worden:

	Tonnen	mit einer Einnahme von M.
im Ganzen	56 696 018	191 214 066
Davon entfallen:		
a) auf gewöhnliches Frachtgut im Ganzen .	53 210 277	176 483 312
(in Prozenten der Gesamtgüterbeförderung)	(45,5 pCt.)	(32,6 pCt.)
und zwar:		
Steinkohlen einschließlic Kokes	46 417 592	163 143 946
Braunkohlen einschließlic Kokes und Briquets	6 792 685	13 339 366
b) auf Dienstgut	3 485 741	14 730 754

d) Viehbeförderung.

Im Viehverkehr, einschließlic Pferde, auch Luxusperde (ausgenommen Hunde auf Hundekarten und Gepäckscneine) betrug die Gesamtbeförderung 1 477 565 t mit einer Einnahme von 19 176 792 M.

5. Unfälle.

Es wurden im Laufe des Jahres 1889/90:

	getödtet	verletzt
1. unverschuldet durch Unfälle der Züge während der Fahrt:		
a) Reisende	2	18
b) Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienste befindliche Beamte .	1	10
c) fremde Personen	6	15
2. in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen, Benutzen und Verlassen der Züge:		
a) Reisende	18	44

	getödtet	verletzt
b) Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienste befindliche Beamte .	3	4
c) fremde Personen	134	90
3. Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste beim eigentlichen Betriebe:		
a) durch Unfälle der Züge während der Fahrt	10	124
b) auf andere Weise	228	1092
zusammen	402	1 397

6. Beamte und Arbeiter.

	B e a m t e			Ar- beiter	zusammen Beamte und Arbeiter
	etats- mässig	ausser- etats- mässig	zu- sammen		
I. Betriebsverwaltung . .	71 042	13 506	84 548	129 655*)	214 203
in Prozenten	(84,0)	(16,0)			
auf 1 km mittlerer Be- triebslänge . . .	—	—	(3,6)	(5,5)	(9,1)
II. Werkstättenverwaltung.	1 489	716	2 205	36 945	39 150
III. Gasanstaltsverwaltung.	24	10	34	253	287
IV. Neubauverwaltung . .	341	1 511	1 852	—	1 852
im Ganzen	72 896	15 743	88 639	166 853	255 492
in Prozenten	(82,2)	(17,8)			
auf 1 km mittlerer Be- triebslänge . . .	—	—	(3,8)	(7,0)	(10,8)

Von der Gesamtzahl entfallen auf 10 000 Lokomotivnutzkilometer 4,4 Beamte und 8,4 Arbeiter, auf 100 000 Wagenachskilometer 1,0 Beamter und 2,0 Arbeiter.

*) Darunter sind 46 193 Streckenarbeiter enthalten.

7. Finanzielle Ergebnisse.

	Im Einzelnen		Im Ganzen		auf 1 km mittlerer Betriebs- länge M
	M	%	M	%	
I. Einnahme.					
1. Personen- und Gepäck- verkehr:					
a) aus der Personenbeför- derung	206 904 084	97,8			
b) aus der Gepäckbeför- derung	5 281 527	2,5			
c) aus den Nebenerträgen	359 147	0,2	212 544 758	24,9	9 210
2. Güter- und Viehverkehr:					
a) für Eil- und Expressgut	12 479 555	2,1			
b) für Frachtgut	528 223 636	87,4			
c) für Postgut	945 731	0,2			
d) für Vieh	19 176 792	3,2			
e) für Militärgut, Leichen, Dienstgut und Neben- erträge	43 228 934	7,1	604 054 648	70,6	25 639
3. Sonstige Einnahmen . .	.	.	39 438 825	4,5	1 670
Einnahmen im Ganzen .	.	.	856 038 231	—	36 246
„ ausschließlich des Pachtszinses ¹⁾ .	.	.	(855 265 179)	—	(36 213)
IIa. Ausgaben im Ganzen .	.	.	470 846 338	—	19 936
IIb. „ ausschließlich des Pachtzinses ¹⁾	(469 970 808)	—	(19 899)
IIc. „ ausschließlich des Pachtzinses und der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. s. w. ¹⁾ , von welchen entfallen:					

¹⁾ In Uebereinstimmung mit der vom Reichseisenbahnamt herausgegebenen Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands sind zur Darstellung der eigentlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben neben den Einnahmen und Ausgaben für ver- und gepachtete Bahnstrecken, weil solche den Betrieb nicht direkt berühren, auch die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, welche begrifflich nicht zu den eigentlichen Betriebsausgaben gehören, in Abzug gebracht worden.

	im Einzelnen		im Ganzen		auf 1 km mittlerer Betriebs- länge
	<i>M</i>	<i>o/o</i>	<i>M</i>	<i>o/o</i>	<i>M</i>
auf die allgemeine Verwal- tung	49 654 746	10,8			2 102
auf die Bahnverwaltung .	118 230 849	25,6			5 006
auf die Transportverwal- tung	293 843 104	63,6			12 442
zusammen	.	.	(461 728 699)	—	19 550
IIIa. Ueberschufs . . . . .	.	.	385 191 893	—	16 309
IIIb. „ ausschließ- lich der Kosten für er- hebliche Ergänzungen u. s. w. ¹⁾	393 434 002	—	16 658
IIIc. Ueberschufs ausschließ- lich der Kosten für er- hebliche Ergänzungen u. s. w. und der Pacht- zinse ¹⁾	393 536 480	—	16 683

Das verwendete Anlagekapital wurde verzinst (zu IIIa) mit 6,26 pCt.

¹⁾ Siehe Bemerkung auf voriger Seite.

E. Baumhard.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen¹⁾

im Rechnungsjahre vom 1. April 1889 bis 31. März 1890.

(Nach dem Verwaltungsbericht der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.)

1. Ausdehnung der Bahn.

Den am Schlusse des Rechnungsjahres 1888/89 vorhanden gewesenen Bahnstrecken mit einer Betriebslänge von 1 507,94 km ist im Laufe des Berichtsjahres, und zwar am 16. Dezember 1889, die neue Bahnlinie Buchweiler—Ingweiler mit einer Länge von 6,58 „ hinzugetreten. Die Betriebslänge am 31. März 1890 betrug daher 1 514,52 km.

Hiervon waren zweigeleisig 652,79 km; ausschließlich dem Güterverkehr dienten 19,06 km.

Verpachtet waren 1,04 km, dagegen gepachtet 189,68 km, wovon 185,73 km Eigenthum der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft sind. Von den außerdem dieser Gesellschaft gehörigen Strecken Esch—Deutsch-Oth—Redingen (6,30 km) und Ulflingen—deutsche Grenze in der Richtung auf St. Vith (6,94 km), wurde die erstere vom Reich gegen Erstattung der Selbstkosten für Rechnung der Eigenthümerin verwaltet, die letztere, welche am 4. November 1889 eröffnet ist, auf Rechnung der Pächterin, der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, unterhalten und betrieben.

Im Nebenbahnbetriebe befanden sich 15 Strecken mit einer Gesamtlänge von 202,49 km.

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 310—314.

Die mittlere Betriebslänge betrug 1 490,79 km für den Personenverkehr und 1 509,85 km für den Güterverkehr.

2. Anlagekapital.

Das vom deutschen Reiche auf die elsass-lothringischen Eisenbahnen verwendete Kapital betrug am Schlusse des Berichtsjahres 479 988 381 *„*. Werden hiervon 91 433 428 M., um welchen Betrag der Kaufpreis für die gemäß der Zusatzvereinbarung zum Frankfurter Friedensvertrage erworbenen Eisenbahnen deren Herstellungskosten übersteigt, in Abzug gebracht, so ergibt sich als eigentliches Baukapital der reichseigenen Bahnen, ausschließlich der aus Landesmitteln, von Gemeinden u. s. w. aufgebrachten Baukosten, ein Betrag von 388 554 953 *„* (das gekürzte Anlagekapital).

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am 31. März 1890 waren vorhanden:

535 Lokomotiven (wie im Vorjahre),
988 Personenwagen (gegen das Vorjahr + 32),
12 592 Gepäck- und Güterwagen (+ 120).

Die Leistungen der Lokomotiven (eigener und fremder) auf den Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Bahnen betrugen im Jahre 1889/90:

im Zug- und Vorspanndienste	13 026 182 Lokomotivkm,
in Leerfahrten	504 462 „

überhaupt (ohne die Rangirleistungen) 13 530 644 Lokomotivkm.
gegen 13 010 837 in 1888/89 (mithin 1889/90 mehr 4 pCt.).

An Wagenachskilometern wurden auf den eigenen Bahnen zurückgelegt:

von Personenwagen	79 290 408,
„ Gepäck- und Güterwagen	464 600 618,
	zusammen 543 891 026.

Außerdem Postwagenachskm. 6 022 537,

überhaupt 549 913 563,
gegen 521 284 394 Wagenachskm im Vorjahre (mithin 1889/90 mehr 5,5 pCt.).

4. Ergebnisse des Betriebes.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

	Zahl der beförderten Personen		Zurückgelegte Personenkilometer		Jede Person ist durchschnittl. gefahren km	Einnahme	
	überhaupt	in ‰	überhaupt	in ‰		überhaupt	in ‰
I. Klasse . . .	244 271	1,53	14 570 737	4,36	59,65	1 169 983	11,29
II. „ . . .	2 126 133	15,34	65 718 703	20,55	30,91	3 298 085	31,56
III. „ . . .	10 589 930	79,41	221 224 374	69,16	20,59	5 707 506	54,61
Militär	376 493	2,82	18 335 010	5,73	48,70	275 023	2,63
zusammen	13 336 827	100,00	319 848 829	100,00	23,98	10 450 597	100,00
im Vorjahre	12 627 870	—	296 554 852	—	23,48	9 759 337	—

Die vorhandenen Sitzplätze sind ausgenutzt worden mit 22,55 pCt. (gegen 21,51 pCt. in 1888/89).

Durchschnittlich sind aufgekommen für das Personenkm 3,27 M (gegen 3,29 M in 1888/89), für das Achskm der Personenwagen 13,18 M (1888/89: 12,71 M). Auf 1 km Bahnlänge entfielen durchschnittlich 214 550 Personenkm (1888/89: 200 110).

An Reisegepäck wurden abgefertigt 21 883 t; die Einnahme dafür betrug 528 884 M .

b) Güterverkehr.

	Beförderte	Zurückge-	Jede Tonne	Einnahme
	Tonnen	legte tkm	ist durchschnittlich befördert km	
Eil- und Expresgut	54 241	7 020 832	129,4	1 047 950
Stückgut	410 111	29 041 260	70,4	3 704 338
Wagenladungsgüter	11 205 733	987 849 443	88,2	39 088 329
Militär-, Ban- und Dienstgut. .	315 000	30 682 274	97,4	849 463
zusammen	11 985 085	1 054 593 809	88,0	37 690 080
im Vorjahre	11 391 131	990 465 199	87,0	35 074 508

Von der nachgewiesenen Einnahme entfallen im Durchschnitt auf die mit Frachtberechnung abgefertigte Tonne 3,16 M (gegen 3,10 M in 1888/89) auf jedes Tonnenkilometer 3,60 M (3,57 M in 1888/89) und auf

das Achskilometer der Güterwagen 9,31 $\frac{1}{2}$ (1888/89 : 9,18 $\frac{1}{2}$). Auf 1 km Betriebslänge sind durchschnittlich zurückgelegt 698 476 tkm (gegen 659 861 tkm in 1888/89).

Im Viehverkehr kamen 43 863 Achsen zur Beförderung, die Einnahme betrug 536 507 \mathfrak{M} .

5. Unfälle.

Im Laufe des Jahres 1889/90 wurden:
unverschuldet (durch Unfälle der Züge u. s. w.):

	verletzt	getötet
Reisende	—	—
Bahnbeamte und Arbeiter	8	2
sonstige Personen	—	—
n Folge eigener Unvorsichtigkeit:		
Reisende	1	1
Bahnbeamte und Arbeiter	75	8
sonstige Personen	4	6
zusammen	88	17
Außerdem Selbstmörder	—	9

6. Beamte und Arbeiter.

Im Jahresdurchschnitt betrug:	Die Zahl der Beamten	Die Zahl der Arbeiter	Die Zahl sämtlicher Beamten und Arbeiter
bei der allgemeinen Verwaltung . . .	561	24	585
„ „ Bahnverwaltung	1 257	3 287	4 544
„ „ Transportverwaltung	3 457	2 659	6 116
„ „ Betriebsverwaltung überhaupt .	5 275	5 970	11 245
„ „ Werkstättenverwaltung	110	2 314	2 424
im Ganzen	5 385	8 284	13 669

7. Finanzielle Ergebnisse.

Einnahme und Ausgabe	im Ganzen	auf 1 km Betriebs- länge	auf 1 Loko- motiv- nutzkm	auf 1 Wagen- achskm	der Ge- sammt- einnahme pCt.
	„	„	„	„	
Einnahme aus dem Personenverkehr	10 997 619	7 284	—	—	20,4
„ „ „ Güterverkehr . .	39 516 768	26 173	—	—	73,3
„ „ sonstigen Quellen . .	3 400 100	2 252	—	—	6,3
Gesamteinnahme	53 914 487	35 709	4,14	9,4	100,0
Die Ausgabe betrug	31 483 028	20 852	2,42	5,7	58,4
Mithin ist Ueberschuß verblieben .	22 431 459	14 857	1,72	4,1	41,6
Der Ueberschuß betrug im Vorjahre	20 415 469	13 601	1,63	3,9	40,8

Von der Gesamtausgabe kommen auf:

die allgemeine Verwaltung . .	2 743 951	„ = 8,7 pCt.
„ Bahnverwaltung	8 308 958	„ = 26,4 „
„ Transportverwaltung . . .	18 250 649	„ = 58,0 „
Pächte für fremde Bahnstrecken	2 179 470	„ = 6,9 „

Von der reinen Betriebsausgabe entfallen auf:

persönliche Ausgaben	12 700 649	„ = 43,4 pCt.
sächliche „	16 602 909	„ = 56,6 „

Gegen das vorjährige Ergebnis ist die Einnahme gestiegen um 7,69 pCt., die Ausgabe um 6,18 pCt., der Ueberschuß um 9,87 pCt.

Der Ueberschuß vertheilt sich auf die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen einerseits und auf die älteren Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Bahn anderseits mit 20 384 114 „ und 2 047 345 „.

Das auf die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwendete Anlagekapital hat sich verzinst:

- a) das volle mit . . 4,67 pCt.
- b) das gekürzte mit . 5,77 „

gegen 4,28 und 5,29 pCt. im Rechnungsjahre 1888/89.

Den größten kilometrischen Reinertrag ergab die Strecke Straßburg—Basel, welche auf 1 km Betriebslänge einen durchschnittlichen Einnahmeüberschuß von 45 651 „ aufbrachte.

Wie die Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1889/90 sich zu

denjenigen der Vorjahre verhalten, ist in der folgenden Zusammenstellung ersichtlich gemacht:

Rech- nungs- jahr	Mitt- lere Be- triebs- länge km	Volles Ge- kürztes		Einnahme		Ausgabe			Ueberschufs			
		Anlagekapital		über- haupt in 1000 M	auf das Kilo- meter M	über- haupt in 1000 M	auf das Kilo- meter M	in pCt. der Ein- nah- me	über- haupt in 1000 M	auf das Kilo- meter M	in pCt. des	
		in 1000 M	in 1000 M								vol- len	ge- kürz- ten
											Anlage- kapitals	
1882/83	1 415,7	452 799	361 365	44 660	31 547	28 177	19 903	63,1	16 483	11 644	3,64	4,36
1883/84	1 462,1	462 519	371 086	45 899	31 387	29 392	20 099	64,0	16 507	11 288	3,57	4,43
1884/85	1 478,7	466 472	375 038	46 729	31 602	28 908	19 550	61,3	17 821	12 052	3,33	4,75
1885/86	1 490,3	467 979	376 545	45 122	30 287	28 121	18 870	62,3	17 001	11 408	3,63	4,32
1886/87	1 495,3	469 879	377 945	47 182	31 549	28 062	18 764	59,4	19 120	12 785	4,07	5,06
1887/88	1 496,4	471 667	380 234	49 564	33 122	28 947	19 345	58,1	20 617	13 777	4,37	5,42
1888/89	1 501,0	477 272	385 839	50 065	33 355	29 650	19 754	59,2	20 415	13 601	4,28	5,29
1889/90	1 509,9	479 988	388 555	53 914	35 709	31 483	20 852	58,4	22 431	14 857	4,67	5,77

Die unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen im Königreiche Sachsen im Jahre 1889.¹⁾

1. L ä n g e n.

Im Jahre 1889 sind an neuen Strecken 55,24 km eröffnet. Am Jahresschlusse 1889 beträgt demnach für die königl. sächsischen Staatseisenbahnen

die Eigenthumslänge . . .	2 436,38 km,
„ Betriebslänge ²⁾ . . .	2 501,68 „
zwei- und mehrgleisig waren	755,23 „

Als Nebenbahnen wurden 770,69 km betrieben, davon 199,45 km schmalspurig.

Im mittleren Jahresdurchschnitte berechnet sich die Betriebslänge der sächsischen Staatsbahnen in 1889 zu

2 462,50 km für den Güterverkehr und
2 422,14 „ „ „ Personenverkehr.

Die Betriebslänge der unter Staatsverwaltung stehenden vollspurigen Privateisenbahnen betrug in 1889 = 105,12 km.

Außerdem sind noch 117,28 km Privatan schlüsse vorhanden.

Die Länge der unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen betrug hiernach Ende 1889 = 2 606,50 km, davon lagen in

¹⁾ Vergl. Statistik für 1888, Archiv 1890 S. 85 ff. Die nachstehenden Mittheilungen sind dem Jahresberichte entnommen, welcher von der königl. sächsischen Regierung veröffentlicht wurde unter der Bezeichnung: Statistischer Bericht über den Betrieb der unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen mit Nachrichten über Eisenbahnenbau im Jahre 1889. (Hierzu eine Uebersichtskarte vom Bahnnetze, sowie eine graphische Darstellung). Herausgegeben vom königl. sächsischen Finanzministerium. Dresden.

²⁾ Nach Abzug von 12,63 km verpachteten eigenen und Zurechnung von 77,13 km gepachteten und 0,40 km mitbenutzten fremden Strecken.

Sachsen 2 263,75 km (einschl. 41,13 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung).

Die Gesamtlänge der im Königreiche Sachsen betriebenen Bahnen betrug Ende 1889 = 2 421,02 km (gegen 2 366,95 km in 1888).

2. Bau- und Anlagekapital.

Es betrug am Jahresschlusse für die Staatseisenbahnen:

	1888 M	1889 M
das Baukapital überhaupt	699 909 933	708 389 608
für 1 km Eigenthumslänge	293 989	290 755
das Anlagekapital	641 719 788	650 199 463
für 1 km Bahnlänge	269 501	266 871
das mittlere Anlagekapital	636 420 585	647 035 056
für 1 km mittlere Eigenthumslänge . .	272 641	269 913
dessen Verzinsung	5,22	5,54

Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privateisenbahnen betrug in 1889:

	Altenburg- Zeitzer Eisenbahn M	Zittau-Reichen- berger Eisenbahn M
das Anlage- (Aktien-) Kapital	4 110 000	11 250 000
„ Baukapital im Ganzen	6 375 803	10 891 683
für 1 km Betriebslänge	252 207	409 308

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am Jahresschlusse waren vorhanden:	Staatsbahnen		Privatbahnen (im Staatsbetrieb)	
	1888	1889	1888	1889
Lokomotiven Stück	830	838	16	16
Personenwagen „	2 351	2 396	31	30
darin Plätze „	90 916	92 890	1 187	1 153
Güterwagen (einschl. Ge- päckwagen). „	21 976	22 750	777	774
mit Tragfähigkeit (Lade- gewicht). t	194 945	202 961	7 510	7 515

	Staatsbahnen		Privatbahnen (im Staatsbetrieb)	
	1888	1889	1888	1889
Geleistet wurden:				
a) von den Lokomotiven:				
Nutzkm km	20 107 748	21 633 351	348 047	367 104
Lokomotiv-u. Rangirkm „	29 960 597	32 492 592	584 161	617 387
b) von den Wagen:				
auf der eigenen Bahn Achskm	716 409 181	772 643 576	9 337 357	9 430 298
„ fremden Bahnen:				
durch eigene Personenwagen . . . „	9 417 367	9 889 262	289 888	293 400
durch eigene Güterwagen „	168 765 659	188 914 858	5 335 666	5 740 418

Auf sämtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden (ohne die Bauzüge) in 1889 zusammen 533 357 Züge abgelaufen mit einer durchschnittlichen Wegelänge von 41,79 km.

	die Personenwagen- plätze benützt		das Güterladegewicht belastet	
	1888	1889	1888	1889
	in Prozenten			
bei den Staatsbahnen	23,94	23,23	46,14	47,65
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . .	23,09	21,15	46,71	48,06
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . .	32,28	31,57	46,26	44,32

4. Finanzielle Ergebnisse.

A Staatseisenbahnen:

Es betrug:	1888	1889
	„	„
die Gesamteinnahme	79 355 680	85 324 268
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge .	33 071	34 649
„ „ 1 Nutzkm	3,947	3,944
„ „ 1 Wagenachskm	0,111	0,110
die Ausgabe	46 112 754	49 192 636
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge .	19 217	19 977
„ „ 1 Nutzkm	2,294	2,247
„ „ 1 Wagenachskm	0,065	0,064

	1888 M	1889 M
der Ueberschufs	33 242 926	36 131 642
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge	13 854	14 672
„ „ 1 NutzkM	1,653	1,670
„ „ 1 WagenachskM	0,046	0,046
die Verzinsung (in Prozenten des mittleren Anlagekapitals) pCt.	5,223	5,584

Gegen das Vorjahr haben sich 1889 vermehrt:

die Einnahme um 7,521 pCt.

„ Ausgabe „ 6,679 „

„ Ueberschufs „ 8,690 „

Das Verhältniß der Ausgabe zur Roheinnahme betrug:

1888 58,109 pCt.

1889 57,654 „

Von der Gesamtausgabe entfallen auf die einzelnen Verwaltungszweige:

	1888 pCt.	1889 pCt.
auf allgemeine Verwaltung	7,803	7,710
„ Bahnverwaltung	24,812	25,078
„ Transportverwaltung:		
äusserer Bahnhofsdienst	13,976	13,801
Expeditionsdienst	12,392	12,082
Zugbegleitungsdienst	7,875	7,809
Zugbeförderungsdienst	33,142	33,520
zusammen	100,00	100,00

Von der Gesamteinnahme kamen:

	1888 M	1889 M
auf den Personen- und Gepäckverkehr	23 765 584 (= 27,948 pCt.)	24 919 843 (= 29,206 pCt.)
„ „ Güterverkehr	51 499 447 (= 64,897 pCt.)	55 970 119 (= 65,897 pCt.)
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge:		
im Personen- und Gepäckverkehr	10 053	10 288
„ Güterverkehr	21 462	22 729

B. Von der Staatsverwaltung betriebene Privatbahnen:

Es betrug:	Altenburg - Zeitz		Zittau—Reichen- berg	
	(25,38 km)		(26,61 km)	
	1888	1889	1888	1889
die Einnahme (auf 1 km Bahnlänge) „	36 044	36 139	27 392	27 572
„ Ausgabe „ 1 „ „ „	16 847	18 206	21 290	21 606
der Ueberschufs „ 1 „ „ „	19 197	17 932	6 102	5 966
die Verzinsung des Baukapitals . . pCt.	7,62	7,11	1,49	1,46

5. Verkehr.

	Staatsbahnen		Privatbahnen (im Staatsbetriebe) zusammen	
	1888	1889	1888	1889
Befördert wurden:				
Reisende ¹⁾ Anz.	28 886 259	31 046 704	734 091	778 479
Güter (Eil- und Frachtgut) t	14 941 760	16 330 659	732 398	736 827
Die Reisenden legten zurück:				
Personenkm ²⁾ km	704 317 544	755 572 862	10 363 048	10 950 105
durchschnittlich jede Person „	24,38	24,13	14,12	14,07
Die Güter haben zurückgelegt:				
Tonnenkm „	1 069 069 574	1 200 997 898	13 073 615	13 043 270
durchschnittlich jede Tonne Gut. „	71,55	73,54	17,85	17,7
Es sind dabei eingekommen:				
auf 1 Person und km . . . „	3,97	3,23	—	—
„ 1 t „ „ „ „	4,58	4,40	—	—

Nach den Wagenklassen vertheilen sich die Reisenden und die Einnahmen im Personenverkehr in 1889 wie folgt:

¹⁾ Unsere auf S. 313 angegebene Quelle enthält in der 1. Abtheilung sehr schätzenswerthe eingehende Angaben über den Personenverkehr auf jedem Punkte der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1888: Es kamen auf jeden Bewohner Sachsens 8,7 Reisen, auf je 100 Quadratkm Fläche 16,78 km Bahnlänge und 4 697 700 Personenkm. Eine beigelegte graphische Darstellung giebt ein sehr übersichtliches Bild von der Dichtigkeit des Personenverkehrs auf jeder Strecke unter besonderer Angabe des Antheils der IV. Klasse.

²⁾ Ohne Militär auf Militärfahrtschein.

		Reisende	Durchschnittl. Einnahme	
Es kamen 1889 (1888):		in pCt. der Gesamt- zahl pCt.	auf jede Person „	auf jede Person und jedes km „
auf die I. Klasse		0,23 (0,29)	7,37 (7,953)	8,64 (8,915)
„ „ II. „	} einschl. Militär {	8,94 (9,01)	1,97 (2,056)	5,06 (5,262)
„ „ III. „		74,49 (74,02)	0,70 (0,707)	3,09 (3,121)
„ „ IV. „		16,34 (16,75)	0,42 (0,433)	2,01 (1,997)
„ Militär		s. II./III. Kl.	0,66 (0,676)	1,50 (1,505)
überhaupt		100,00	0,78 (0,796)	3,23 (3,274)

Für den Güterverkehr der Staatseisenbahnen ergeben sich an Frachteinnahmen:

	1888	1889
durchschnittlich für die Tonne Gut	3,24 „	3,24 „
„ „ „ „ „ und das km	4,53 „	4,40 „

Der stärkste Personenverkehr des Jahres 1889 fand im Monate Juni mit 3 385 212 Personen und einer Einnahme von 2 927 241 „ statt. Im Güterverkehr kam die größte beförderte Last auf den Monat Oktober mit 1 554 190 t und einer Einnahme von 5 171 713 „.

Die Verkehrsschwankung betrug im Personenverkehr 67,27 pCt., im Güterverkehr 34,54 pCt.

Die durchschnittliche tägliche Transportleistung der königl. sächsischen Staatsbahnen ergab:

	1888	1889
Personen Anz.	78 924	85 059
Einnahme davon „	63 050	66 421
Güter t	40 825	44 742
Einnahme davon „	135 824	148 724

Die Gesamteinnahme für alle Transporte (nach Abzug der Rückerstattung) betrug:

1888: 73 216 156 „ oder durchschnittlich für den Tag 200 044 „

1889: 78 884 853 „ „ „ „ „ 216 123 „

Ueber den Gesamtkohlenverkehr auf den sächsischen Staats- und mitverwalteten Privatbahnen ergeben sich für 1889 gegenüber 1888 die nachstehenden Zahlen:

	1888	1889
Zahl der beförderten Tonnen	7 574 135 = 1 514 827 Wagenladung.	8 037 026
davon blieben im eigenen Bahnbereiche pCt.	78,68	78,44
auf Steinkohlen kamen an Ladungen „	50,21	47,37
„ Braunkohlen „ „ „ „	49,79	52,63
Gewicht der beförderten Kohlen (auf den sächsischen Staatsbahnen allein) . . t	7 153 005	7 640 280
Zahl der zurückgelegten tkm durchschnittl. tkm	499 638 760	553 893 528
Weg einer Tonne Kohlen km	69,85	72,50

6. Unfälle.

Es wurden insgesamt:

	1888		1889	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
unverschuldet:				
Reisende	5	—	4	—
Bahnbeamte und Arbeiter	2	—	6	4
dritte Personen	—	—	2	1
durch eigene Schuld der Betroffenen:				
Reisende	—	1	—	—
Bahnbeamte und Arbeiter	9	29	42	28
dritte Personen	2	8	6	11
zusammen	18	38	60	44

7. Beamte.

Am Jahresschlusse waren beschäftigt:	1888		1889	
	Anzahl	in pCt.	Anzahl	in pCt.
bei der allgemeinen Verwaltung . . .	391	4,13	393	4,11
„ „ Bahnunterhaltung	2 129	22,48	2 135	22,34
„ „ Transportverwaltung	6 758	71,36	6 838	71,56 ¹⁾
„ „ Maschinenhauptverwaltung . . .	187	1,98	187	1,96
„ Neubauten	5	0,05	4	0,04
zusammen	9 470	100,00	9 557	100,00

Es kommen durchschnittlich in 1889:

auf jeden Beamten der Bahnunterhaltung 2,144 km Geleislänge.

„ „ „ des exekutiven Maschinendienstes 23 752 Lokomotiv- und Rangirkm.

„ „ „ „ Fahrdienstes (Zugbegleitung) 40150 Wagenachskm.

Von den Beamten der Stationen und Haltestellen kommen durchschnittlich:

auf jedes km Bahn 1,4 Beamte,

„ jede Station . 14,77 „

¹⁾ Von obigen 71,55 pCt. kommen 37,19 auf Stationsdienst,

0,15 „ Telegraphendienst,

33,88 „ Fahr- und Maschinendienst.

Die Eisenbahnen in Frankreich.

1886—1889.

Seitdem im Jahrgang 1886 (S. 519 ff.) dieser Zeitschrift eine allgemeine Uebersicht über das französische Eisenbahnnetz und zwar für das Staatsbahnnetz und die einzelnen Bahnnetze der 6 großen französischen Eisenbahngesellschaften nach deren Geschäftsberichten mitgeteilt ist, beschränkten sich die späteren Veröffentlichungen (Archiv 1888 S. 731 ff., 1890 S. 637 ff.) auf Angaben über den Umfang des französischen Bahnnetzes, sowie über Hauptbetriebsergebnisse des Staatsbahnnetzes und der Bahnnetze der 6 großen Gesellschaften. Die amtliche französische Eisenbahnstatistik war in früheren Jahren eine sehr unvollkommene, soweit sie überhaupt durch Veröffentlichung im Druck größeren Kreisen zugänglich war. Seit dem Jahre 1869 veröffentlichte die Regierung etwas mehr, nunmehr aber so spät, daß zur Zeit der Herausgabe der Bände die Statistik für den praktischen Gebrauch von jedenfalls untergeordneter Bedeutung war. So kam die letzte vollständige Statistik, die für das Jahr 1886, erst Ende 1889 heraus. Neuerdings ist darin eine Aenderung zum Besseren eingetreten.¹⁾

Für die Jahre 1887 und 1888 sind amtliche statistische Veröffentlichungen über Betriebslängen, Anlagekapital, Betriebsergebnisse und Betriebsmittel der Hauptbahnen und Lokalbahnen erheblich zeitiger erschienen, es ist daher angängig, jetzt eine Uebersicht über die Betriebsergebnisse für das Gesamtnetz der im öffentlichen Betriebe befindlichen Eisenbahnen des europäischen²⁾ Frankreichs für den Zeitraum von 1886 bis 1888, sowohl bezüglich der Hauptbahnen. (*lignes d'intérêt général*), als auch der Lokalbahnen (*lignes d'intérêt local*) zusammenzustellen, für welche folgende amtliche Quellen benutzt werden konnten:

¹⁾ Vergl. „Notice sur les publications relatives à la statistique des chemins de fer français“ in dem S. 322 unter 2 b aufgeführten Werke S. VII—X.

²⁾ In Betreff der Eisenbahnen von Algier, Tunis und der französischen Kolonien vergl. Archiv 1890 S. 878 880.

1. Für das Jahr 1886: Die amtliche französische Eisenbahnstatistik: „Chemins de fer français. France européenne et Algérie. Documents statistiques relatifs à l'année 1886. Paris 1889.
 - 1^{re} partie. Lignes d'intérêt général.
 - 2^{me} „ „ „ local. Résumé des deux parties.“
2. Für das Jahr 1887:
 - a) „Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1887. Documents principaux. Paris 1889“ und die neu erschienene Theilstatistik:
 - b) „Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1887. Documents divers. Première partie. France. Intérêt général. Paris 1890.“
3. Für das Jahr 1888:
 - „Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1888. Documents principaux. Paris 1890.“

Wir haben hiernach zunächst die wesentlichsten Betriebsergebnisse der Hauptbahnen, nämlich des Staatsbahnnetzes und der großen und kleineren Gesellschaften, in Tabellenform zusammengestellt, um damit gleichzeitig zu veranschaulichen, welchen überwiegend großen Einfluss das Bahnnetz der großen Eisenbahngesellschaften auf den Verkehr Frankreichs ausübt.

1. Längen.

Bahnnetz	1886				1887				1888			
	Betriebslänge			Doppelgleisig waren:	Betriebslänge			Doppelgleisig waren:	Betriebslänge			Doppelgleisig waren:
	am Jahres- schluß km	in pCt. %	im Jahres- durchschnitt km		am Jahres- schluß km	in pCt. %	im Jahres- durchschnitt km		am Jahres- schluß km	in pCt. %	im Jahres- durchschnitt km	
a) Staatsbahnen . .	2 376	7,6	2 365	132	2 468	7,8	2 563	232	2 468	7,6	2 597	—
β) Große Gesellsch.	28 634	91,7	28 205	12 569	29 067	91,5	28 813	12 899	29 947	91,8	29 518	—
γ) Kleinere „	214	0,7	214	3	221	0,7	221	3	213	0,6	151	—
zusammen	31 224	—	30 696	12 704	31 756	—	31 446	13 134	32 628	—	32 128	—
davon (β + γ) „	28 848	92,4	28 413	12 572	29 288	92,2	29 021	12 902	30 160	92,4	29 669	—

1) Einschl. 448 km der kleineren Gesellschaften.

2) Einschl. 468 km der kleineren Gesellschaften und abzüglich 64 km gemeinsame Strecken.

3) Abzüglich der gemeinsamen Strecken.

2. Anlagekapital.¹⁾

Bahnnetz	1886		1887		1888	
	Im	für	Im	für	Im	für
	Ganzen	1 km	Ganzen	1 km	Ganzen	1 km
	Francs		Francs		Francs	
a) Staatsbahnen . .	643 545 000	270 852	672 376 666	272 438	672 376 666	272 438
β) Große Gesellschaften . . .	12 369 350 448	431 281	12 667 939 331	435 818	12 971 285 785	433 141
γ) Kleinere Gesellschaften . . .	66 836 807	312 321	72 283 482	327 074	46 489 348	218 260
zusammen	13 079 732 255	418 899	13 412 599 479	422 364	13 690 151 799	419 583
davon (β + γ) „	12 436 187 255	431 093	12 740 222 813	434 998	13 017 775 133	431 624

3. Betriebsmittel.

Bahnnetz	1886			1887			1888		
	Loko-	Per-	Güter-	Loko-	Per-	Güter-	Loko-	Per-	Güter-
	mo-	sonen-	und	mo-	sonen-	und	mo-	sonen-	und
	tiven	wagen	Gepäck-	tiven	wagen	Gepäck-	tiven	wagen	Gepäck-
	St ü c k			St ü c k			St ü c k		
a) Staatsbahnen . .	531	1 747	14 093	530	1 744	14 092	529	1 747	14 090
β) Große Gesellschaften . . .	8 840	19 942	226 921	8 906	20 080	229 931	8 965	20 286	235 151
γ) Kleinere Gesellschaften . . .	51	120	1 833	57	140	1 833	20	38	283
zusammen	9 422	21 809	242 847	9 493	21 964	245 856	9 544	22 071	249 524
davon (β + γ) „	8 891	20 062	228 754	8 963	20 220	231 764	9 015	20 324	235 434

¹⁾ Verwendetes Anlagekapital für die Betriebsstrecken.

4. Leistungen der

B a h n n e t z	1 8 8 6		
	Lokomotiv-	Wagen-	Zug-
	k i l o m e t e r		
a) Staatsbahnen	11 591 598	153 732 976	10 133 760
ß) Große Gesellschaften	235 435 631	3 912 817 142	202 744 744
γ) Kleinere „	1 040 925	7 280 577	901 509
zusammen	248 068 154	4 073 830 695	213 780 013
davon (ß + γ) „	236 476 556	3 920 097 719	203 646 253

5. Verkehr.

B a h n n e t z	1 8 8 6			
	Personen	Befördert sind:		durchschn. Fahrt einer Person
		Personenkilometer		km
		überhaupt	für 1 km	
	A n z a h l			
a) Staatsbahnen	7 696 380	291 225 505	123 140	37,8
ß) Große Gesellschaften	207 300 626	6 819 191 373	241 772	32,9
γ) Kleinere „	1 651 909	26 919 507	125 792	16,3
zusammen	216 648 915	7 137 336 385	232 517	32,9
davon (ß + γ) „	208 952 535	6 846 110 880	240 950	32,8

b) Güter-

B a h n n e t z	1 8 8 6			
	Tonnen	Befördert sind:		durchschn. Fahrt einer Tonne
		Tonnenkilometer		km
		überhaupt	für 1 km	
	A n z a h l			
a) Staatsbahnen	2 457 669	255 320 538	107 958	103,9
ß) Große Gesellschaften	67 715 251	9 026 376 070	320 028	133,3
γ) Kleinere „	3 209 441	32 649 677	152 569	10,2
zusammen	73 382 361	9 314 346 285	303 438	126,9
davon (ß + γ) „	70 924 692	9 059 025 747	318 834	127,7

Betriebsmittel.

1887			1888		
Lokomotiv-	Wagen-	Zug-	Lokomotiv-	Wagen-	Zug-
kilometer			kilometer		
13 430 957	176 081 577	11 760 927	13 712 495	183 510 230	—
240 010 779	4 019 486 072	205 824 211	247 944 870	4 144 970 578	—
1 118 239	7 706 226	966 165	308 526	90 632 187	—
254 559 975	4 203 273 875	218 551 303	261 960 891	4 419 112 995	—
241 129 018	4 027 192 298	206 790 376	248 248 396	4 235 602 765	—

a) Personenverkehr.

1887				1888			
Befördert sind:			durchschn.	Befördert sind:			durchschn.
Personen	Personenkilometer		Fahrt	Personen	Personenkilometer		Fahrt
	überhaupt	für 1 km	einer		überhaupt	für 1 km	einer
Anzahl			Person	Anzahl			Person
			km				km
8 040 702	322 045 732	125 652	40,9	8 244 915	332 886 198	128 181	40,4
207 465 230	6 861 620 978	238 143	33,1	216 387 847	7 009 931 424	237 480	32,4
2 268 944	27 987 133	126 630	12,3	168 397	2 510 302	16 624	14,9
217 774 876	7 211 653 843	229 335	33,1	224 801 159	7 345 327 924	228 627	32,7
209 734 174	6 889 608 111	237 401	32,4	216 556 244	7 012 441 726	236 356	32,4

verkehr.

1887				1888			
Befördert sind:			durchschn.	Befördert sind:			durchschn.
Tonnen	Tonnenkilometer		Fahrt	Tonnen	Tonnenkilometer		Fahrt
	überhaupt	für 1 km	einer		überhaupt	für 1 km	einer
Anzahl			Tonne	Anzahl			Tonne
			km				km
2 607 615	294 772 315	115 011	113,1	2 695 143	311 432 563	119 920	115,6
71 315 353	9 587 323 434	332 743	134,4	79 576 463	10 096 089 588	346 255	126,9
3 371 447	36 015 155	158 439	10,3	83 682	1 612 817	10 681	19,3
77 294 415	9 917 110 904	315 369	128,3	82 355 288	10 409 134 968	323 990	126,1
74 686 800	9 622 338 589	331 565	128,3	79 660 145	10 097 702 405	340 345	126,3

6. Betriebsergebnisse.

a) Betriebseinnahmen¹⁾ im Personenverkehr.²⁾

Bahnnetz	1886				1887				1888			
	überhaupt	durchschn. für 1		Personen-km	überhaupt	durchschn. für 1		Personen-km	überhaupt	durchschn. für 1		Personen-km
		Francs	Cts.			Francs	Cts.			Francs	Cts.	
α) Staatsbahnen . .	12 878 198	1,36	3,61		14 342 624	1,43	3,57		14 738 121	1,42	3,52	
β) Große Gesellsch.	398 612 739	1,59	4,43		398 731 181	1,51	4,56		402 357 480	1,46	4,32	
γ) Kleinere "	1 229 153	0,69	4,33		1 400 060	0,57	4,63		366 495	—	—	
zusammen	412 720 090	1,51	4,39		414 473 835	1,50	4,53		417 462 096	1,46	4,42	
davon (β + γ) "	399 841 892	1,57	4,63		400 131 212	1,51	4,69		402 723 975	1,52	4,59	

b) Betriebseinnahmen¹⁾ im Güterverkehr.

Bahnnetz	1886				1887				1888			
	überhaupt	durchschn. für 1		Tonnen-km	überhaupt	durchschn. für 1		Tonnen-km	überhaupt	durchschn. für 1		Tonnen-km
		Francs	Cts.			Francs	Cts.			Francs	Cts.	
α) Staatsbahnen . .	15 075 924	5,46	5,25		17 847 803	5,40	5,13		18 313 065	5,94	5,14	
β) Große Gesellsch.	563 814 972	7,33	5,35		568 429 137	7,51	5,51		600 732 845	7,30	5,68	
γ) Kleinere "	2 838 044	0,88	8,64		3 070 864	0,91	8,72		242 928	—	—	
zusammen	581 728 940	7,54	5,34		608 847 804	7,44	5,50		619 288 838	7,16	5,66	
davon (β + γ) "	566 653 016	7,61	5,56		586 500 001	7,50	5,52		600 975 773	7,40	5,53	

c) Gesamtverkehr.

Auf 1 Betriebskilometer (Zugkilometer) kommen:

Bahnnetz	1886			1887			1888		
	Betriebs-			Betriebs-			Betriebs-		
	Ein- nahme Francs	Aus- gabe Francs	Ueber- schufs Francs	Ein- nahme Francs	Aus- gabe Francs	Ueber- schufs Francs	Ein- nahme Francs	Aus- gabe Francs	Ueber- schufs Francs
α) Staatsbahnen . .	12 296 (2,87)	9 887 (2,31)	2 411 (0,56)	12 998 (2,82)	9 350 (2,04)	3 648 (0,78)	13 173	9 304	3 869
β) Große Gesellsch.	35 056 (4,87)	18 354 (2,55)	16 702 (2,32)	34 970 (4,99)	17 845 (2,50)	17 125 (2,39)	34 895	17 655	17 240
γ) Kleinere "	22 684 (5,38)	10 553 (2,50)	12 131 (2,82)	23 747 (5,42)	10 108 (2,31)	13 639 (3,12)	4 232	3 870	362
zusammen	33 317 (4,78)	17 700 (2,54)	15 617 (2,34)	38 264 (4,79)	17 184 (2,47)	16 080 (2,32)	33 145	16 991	16 154
davon (β + γ) "	34 971 (4,88)	18 299 (2,53)	16 672 (2,33)	34 900 (4,90)	17 794 (2,50)	17 106 (2,40)	—	—	—

¹⁾ Einschl. Nebenerträge.²⁾ Ohne Verkehrssteuer (l'impôt sur les transports à grande vitesse).

In Prozenten der Betriebseinnahmen betragen:

Bahnnetz	1886				1887				1888			
	Betriebseinnahme		Be-		Betriebseinnahme		Be-		Betriebseinnahme		Be-	
	im		triebs-		im		triebs-		im		triebs-	
	Per- sonen- verkehr	Gü- ter- verkehr	stige Ein- nahme	aus- gaben	Per- sonen- verkehr	Gü- ter- verkehr	stige Ein- nahme	aus- gabe	Per- sonen- verkehr	Gü- ter- verkehr	stige Ein- nahme	aus- gabe
	Prozent				Prozent				Prozent			
a) Staatsbahnen .	44,3	51,3	3,9	80,4	43,3	52,3	4,1	72,3	43,1	53,3	3,4	70,6
β) Große Gesell- schaften . . .	40,3	57,0	2,7	52,4	39,6	57,9	2,3	51,0	39,6	58,3	2,1	50,6
γ) Kleinere Gesell- schaften . . .	25,3	58,3	16,3	46,3	26,7	58,3	14,3	42,3	57,3	38,0	4,7	91,4
zusammen	40,3	56,9	2,8	53,1	39,6	57,3	2,6	51,7	39,3	58,3	2,6	51,3
davon (β + γ) „	40,3	57,0	2,7	52,3	39,3	57,9	2,6	51,0	—	—	—	—

Die Gesamteinnahmen und Ausgaben der Hauptbahnen
(ohne Verkehrssteuer) stellten sich, wie folgt:

Bahnnetz	1886		1887		1888	
	Einnahme	Ausgabe	Einnahme	Ausgabe	Einnahme	Ausgabe
	Francs		Francs		Francs	
a) Staatsbahnen .	29 065 526	23 658 573	33 160 222	26 527 338	34 209 989	26 583 229
β) Große Gesell- schaften . . .	1 002 166 328	536 508 930	1 022 056 834	531 903 089	1 045 806 161	539 482 300
γ) Kleinere Gesell- schaften . . .	4 854 563	2 273 675	5 326 087	2 254 337	639 153	759 066
zusammen	1 036 106 217	562 441 178	1 060 543 143	560 684 764	1 060 655 303	566 824 595
davon (β + γ) „	1 007 020 691	538 782 605	1 027 382 921	534 157 426	1 046 445 314	540 241 366

In der nunmehr folgenden Hauptübersicht sind die Betriebs-
ergebnisse für das Gesamtnetz der Eisenbahnen des europäischen
Frankreich, nach Haupt- und Lokalbahnen getrennt, vergleichend zu-
sammengestellt:

Übersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des

Gegenstand	1886		
	Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen
Betriebslänge (am Jahresschluss) km	²⁾ 31 224	1 870	33 094
davon Staatsbahnen "	2 376 (= 7,6 %)	—	2 376 (= 7,2 %)
Doppelgeleisig waren "	12 704 (= 40,7 %)	1	12 705 (= 38,4 %)
Mittlere Betriebslänge "	30 696	³⁾ 1 860	32 510
Verwendetes Anlagekapital:			
im Ganzen Frs.	13 079 732 256	289 761 060	13 319 493 316
für 1 km Bahnlänge "	418 899	128 214	⁴⁾ 402 475
Betriebsmittel:			
Lokomotiven überhaupt Stck.	9 422	218	9 640
durchschnittlich für 1 km . . . "	0,30	0,12	0,29
Personenwagen überhaupt "	21 809	566	22 375
durchschnittlich für 1 km . . . "	0,70	0,01	0,69
Güter- und Gepäckwagen überhaupt . . "	242 847	2 907	⁵⁾ 245 754
durchschnittlich für 1 km . . . "	7,76	1,61	7,43
Leistungen der Betriebsmittel:			
Lokomotivkilometer Anz.	248 068 154	5 114 102	253 182 256
Wagenkilometer "	4 073 890 695	27 186 152	4 101 016 847
davon im Eilverkehr "	1 358 286 147	16 494 794	1 374 779 941
Zugkilometer "	213 780 013	4 948 990	218 729 003
davon im Eilverkehr "	141 383 391	4 643 858	146 027 249
Zahl der täglichen Züge "	10 116	708	10 824
Personal überhaupt ⁶⁾ "	225 005 (65 212)	4 373 (172)	229 378 (65 384)
" für 1 km "	7,21	2,38	6,94

¹⁾ Etwaige Abweichungen gegen frühere Angaben beruhen auf neueren Feststellungen.²⁾ Abzüglich 15 km auf schweizer Gebiet und 2 km auf belgischem Staatsgebiete.³⁾ Einschließlich 46 km gemeinsame Strecken.⁴⁾ Die Angabe des Originals (547 118 Frs.) stimmt nicht mit der Rechnung.⁵⁾ Das Original giebt 245 714 (Druckfehler).

europäischen Frankreichs in den Jahren 1886—1888¹⁾

1887			1888		
Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen	Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen
²⁾ 31 739	2 233	33 972	²⁾ 32 628	2 886	35 514
2 468	—	2 468	2 468	—	2 468
(= 7,8 %)	—	(= 7,3 %)	(= 7,5 %)	—	(= 7,0 %)
13 134	1	13 135	—	—	—
(= 41,3 %)	—	(= 38,7 %)	—	—	—
31 446	³⁾ 2 069	33 469	32 128	³⁾ 2 830	34 412
13 412 599 479	¹⁾ 287 720 291	13 700 319 770	13 600 151 799	¹⁾ 296 860 885	13 987 012 184
422 364	128 849	403 283	419 583	124 418	399 469
9 493	246	9 739	9 544	275	9 819
0,30	0,11	0,39	0,38	0,11	0,37
21 964	625	22 589	22 071	707	22 778
0,69	0,28	0,67	0,65	0,29	0,63
245 856	3 402	249 258	249 524	3 734	253 258
7,74	1,23	7,33	7,39	1,36	6,93
254 559 975	5 572 428	260 132 403	261 960 891	6 641 189	268 602 080
4 203 273 875	33 754 583	4 237 028 458	4 419 112 995	34 160 657	4 453 273 652
1 369 627 502	—	—	1 393 523 701	19 749 259	1 413 272 960
218 551 308	—	—	—	—	—
143 956 411	—	—	—	—	—
10 319	—	—	—	—	—
223 599	—	—	—	—	—
(61 702)	—	—	—	—	—
7,65	—	—	—	—	—

²⁾ Beamte und Arbeiter in Tagelohn. Die Unterhaltung der Bahn und Gebäude erfolgt durch Unternehmer. (Die eingeklammerten Zahlen geben die Anzahl der einbegriffenen Tagelohnarbeiter an).

¹⁾ Vergl. Bulletin du Ministère des travaux publics. 1888 Bd. XVIII S. 55.

³⁾ Vergl. Bulletin du Ministère des travaux publics. 1889 Bd. XIX S. 621.

Gegenstand	1886		
	Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen
Personenverkehr:			
Beförderte Personen Anz.	216 648 915	8 276 734	224 925 649
Geleistete Personenkilometer "	7 137 336 385	85 348 751	7 222 685 136
durchschnittlich für 1 km . . . "	232 517	53 710	222 716
Durchschnittliche Fahrt einer Person km	32,9	10,6	32,1
Güterverkehr:			
Beförderte Gütertonnen t	73 382 361	2 019 487	75 401 848
Geleistete Tonnenkilometer tkm	9 314 346 285	38 877 481	9 352 723 766
durchschnittlich für 1 km . . . "	308 438	21 744	288 531
Durchschnittl. Fahrt einer Gütertonne km	126,9	19,3	124,1
Betriebseinnahmen:			
a) im Personenverkehr: ¹⁾			
Gesamteinnahme: ²⁾			
überhaupt Frs.	412 720 090	5 266 508	417 986 398
	(327 466 669)	(4 725 901)	(332 192 570)
für 1 Betriebskilometer "	13 445	2 836	12 858
" 1 Zugkilometer "	2,99	1,06	2 86
Durchschnittsertrag:			
für 1 Person Frs.	1,51	0,37	1,48
" 1 Personenkilometer Cts.	4,39	5,37	4,60
Betrag der Verkehrssteuer ³⁾ Frs.	87 (21 521)	653 330	87 674 851
für 1 Betriebskilometer "	2 835	396	2 697
b) im Güterverkehr:			
Gesamteinnahme: ²⁾			
überhaupt "	581 728 940	4 440 259	586 169 199
	(558 471 028)	(4 316 909)	(557 787 937)
für 1 Betriebskilometer "	18 951	2 411	18 040
" 1 Zugkilometer "	8,94	0,93	7,60
Durchschnittsertrag:			
für 1 Gütertonne "	7,34	2,14	7,40
" 1 Tonnenkilometer Cts.	5,94	10,99	5,96

¹⁾ Ohne Verkehrssteuer.³⁾ Impôt sur les transports à grande vitesse.

1 8 8 7			1 8 8 8		
Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen	Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen
217 774 876	8 203 588	225 978 464	224 801 159	8 958 991	233 760 150
7 211 053 843	88 990 570	7 300 044 413	7 345 827 924	94 697 636	7 440 525 560
229 535	43 011	218 131	228 627	40 643	216 204
33,1	10,3	32,3	32,7	10,6	31,3
77 294 415	2 191 347	79 485 762	82 355 268	2 385 089	84 740 377
9 917 110 904	42 422 905	9 959 533 809	10 409 184 968	43 212 007	10 457 346 975
815 369	20 504	289 420	323 990	20 692	303 887
128,3	19,4	125,3	126,4	20,3	123,4
414 473 835	5 482 781	419 956 616	417 462 096	6 038 321	423 500 417
(327 484 840)	(4 909 693)	(332 394 533)	(328 882 867)	(5 382 446)	(334 265 313)
13 181	2 650	12 548	12 994	2 591	12 307
2,38	—	—	—	—	—
1,30	0,6	1,47	1,46	0,6	1,43
4,33	5,3	4,33	4,48	5,7	4,49
87 014 472	—	—	—	—	—
2 767	—	—	—	—	—
608 847 804	4 970 889	608 818 693	619 268 838	5 414 155	624 702 993
(574 893 806)	(4 844 118)	(579 737 924)	(589 375 838)	(5 267 423)	(594 643 261)
19 203	2 403	18 190	19 276	2 324	18 154
8,16	—	—	—	—	—
7,44	2,3	7,39	7,16	2,3	7,09
5,80	11,4	5,92	5,66	10,2	5,69

²⁾ Einschl. Nebenerträge. (Die eingeklammerten Zahlen geben die reinen Personengeld-
(Frachtgeld-)einnahmen an.)

Gegenstand	1886		
	Haupt- bahnen	Lokal-	Zusammen
Gesamtbetriebseinnahmen: ¹⁾			
überhaupt Frcs.	1 022 706 564	9 969 104	1 032 675 668
für 1 Betriebskilometer "	33 317	5 360	31 705
" 1 Zugkilometer "	4,78	2,00	4,73
Gesamtbetriebsausgaben:			
überhaupt "	543 316 096	8 923 200	552 239 296
für 1 Betriebskilometer "	17 700	4 797	16 987
" 1 Zugkilometer "	2,34	1,75	2,32
Betriebsüberschufs:			
überhaupt "	479 390 468	1 045 905	480 436 373
für 1 Betriebskilometer "	15 617	563	14 778
" 1 Zugkilometer "	2,30	0,31	2,30
Es betragen in Prozenten der Betriebseinnahmen:			
Betriebseinnahme im Personenverkehr %	40,3	52,5	40,3
" " Güterverkehr. "	56,9	44,6	56,8
Sonstige Einnahmen "	2,5	2,6	2,7
Betriebsausgabe "	53,1	89,3	53,3
Gesamteinnahmen: ¹⁾			
überhaupt Frcs.	1 036 106 217	10 128 710	1 046 234 927
für 1 Betriebskilometer "	33 754	5 446	32 189
Gesamtausgaben:			
überhaupt "	569 441 178	9 342 634	571 788 812
für 1 Betriebskilometer "	18 923	5 023	17 588
Verhältnifs von Ausgabe Einnahme %	54,0	92,3	54,6
Ueberschufs: ²⁾			
überhaupt Frcs.	473 665 089	786 076	474 451 115
für 1 Betriebskilometer "	15 481	423	14 564
Staatszinszuschüsse: ³⁾ "	73 518 990	—	73 518 990

¹⁾ Einschl. Nebeneinnahmen.²⁾ Einschl. Abzüge.

1 8 8 7 ¹⁾			1 8 8 8 ²⁾		
Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen	Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Zusammen
1 046 006 530	10 751 999	1 066 757 529	1 064 885 894	11 739 229	1 076 624 623
33 264	5 197	31 574	33 145	5 088	31 286
4,79	—	—	—	—	—
540 863 375	9 356 476	549 719 851	545 887 127	10 223 181	556 110 308
17 184	4 522	16 425	16 991	4 388	16 160
2,47	—	—	—	—	—
505 642 155	1 395 523	507 047 678	518 998 267	1 516 048	520 514 315
16 090	675	15 149	16 154	650	15 126
2,22	—	—	—	—	—
39,6	51,0	39,8	39,2	51,4	39,3
57,8	46,2	57,6	58,2	46,1	58,0
2,6	2,8	2,6	2,6	2,5	2,7
51,7	87,0	52,0	51,3	87,1	51,7
1 060 543 143	10 984 875	1 071 478 018	1 080 655 303	11 925 874	1 092 581 177
33 726	5 265	32 014	33 636	5 118	31 750
560 664 764	9 733 448	570 418 212	566 824 595	10 550 076	577 374 671
17 830	4 705	17 043	17 643	4 528	16 778
52,9	89,0	53,2	51,9	88,4	52,4
499 856 379	1 201 427	501 059 806	513 830 708	1 375 796	515 206 506
15 896	580	14 971	15 993	590	14 972
57 316 595	—	57 316 595	51 996 478	—	51 996 478

2) Für übernommene Zinsbürgschaft.

1) Die fehlenden Zahlen sind nach den vorliegenden Unterlagen ergänzt.

Gegenstand	1886					
	Hauptbahnen		Lokalbahnen		Zusammen	
Unfälle: ¹⁾						
Zahl der Unfälle	2) 1294 (39)		29 (—)		1323 (39)	
Dabei wurden:	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Reisende Anz.	30 (1)	182 (—)	—	4	30 (1)	186 (—)
Bahnbedienstete "	177 (3)	449 (15)	3	26	180 (3)	477 (15)
Sonstige Personen "	169 (8)	77 (7)	9	10	178 (8)	87 (7)
zusammen "	376 (12)	708 (22)	12	42	388 (12)	750 (22)
	1084 (34)		54		1138 (34)	
Es wurden:	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
a) Reisende:						
auf 1000000 Reisende Anz.	0,1285	0,5401	—	0,4812	0,1234	0,5269
" 1000000 Personenkm "	0,0042	0,0235	—	0,0469	0,0042	0,0256
" 1000000 Wagenkm "	0,0072	0,0436	—	0,1222	0,0071	0,0142
b) Bahnbedienstete:						
auf 1000000 Wagenkm "	0,0424	0,1077	0,0917	0,8556	0,0428	0,1125

¹⁾ Die Angaben für 1886 sind der französischen Statistik entnommen, während diejenigen für 1887 und 1888 und zwar für die Hauptbahnen dem Bulletin du ministère des travaux publics Bd. XXI S. 612/13 und XXII S. 696/27 entlehnt sind. Für die Lokalbahnen fehlen die Angaben.

1 8 8 7			1 8 8 8		
Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Znsammen	Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Znsammen
3) 855 (45)	—	—	3) 937 (30)	—	—
ge- tödtet	ver- letzt		ge- tödtet	ver- letzt	
39 (1)	132 (6)	—	36 (2)	150 (8)	—
176 (12)	400 (18)	—	191 (8)	474 (14)	—
160 (11)	89 (4)	—	152 (4)	85 (3)	—
375 (24)	621 (23)	—	379 (14)	709 (25)	—
996 (52)	—	—	1068 (39)	—	—
ge- tödtet	ver- letzt		ge- tödtet	ver- letzt	
0,1791	0,6961	—	0,1691	0,6673	—
0,0054	0,0133	—	0,0049	0,0094	—
0,0093	0,0314	—	0,0081	0,0239	—
0,0419	0,0952	—	0,0422	0,1073	—

²⁾ Anzahl der Entgleisungen (71), Zusammenstöße (58) und sonstigen Unfälle (1165). Das Original giebt 1394 an (Druckfehler).

³⁾ Zngunfälle und sonstige Unfälle, bei denen Personen getödtet oder verletzt wurden. (Die Klammerzahlen beziehen sich auf die einbegriffenen Staatsbahnen).

Ueber die Tarifsätze¹⁾ der französischen Eisenbahnen finden sich die nachstehenden Angaben:

a) Personenverkehr:

Das Personengeld beträgt:

für 1 Person und km:	Hauptbahnen		Lokalbahnen	
	ohne	mit	ohne	mit
	Aufschlag ²⁾	Aufschlag ²⁾	Aufschlag ²⁾	Aufschlag ²⁾
	₣	₣	₣	₣
in I. Klasse	8,0 (0,10 Fr.)	8,96 (0,112 Fr.)	8,0 bis 9,6	8,96 bis 10,72
„ II. „	6,0 (0,075 Fr.)	6,72 (0,084 Fr.)	6,0 bis 7,2	6,72 bis 8,96
„ III. „	4,4 (0,055 Fr.)	4,93 (0,0616 Fr.)	4,4 bis 4,8	4,93 bis 6,30
Militär	$\frac{1}{4}$ der Taxe		$\frac{1}{4}$ bis volle Taxe	

Der Aufschlag berechnet sich, wie folgt:

Für den Tarifsatz von 1 ₣:

Tarifsatz	1,00 ₣
Steuer	0,12 „
	<hr/>
	1,12 ₣

dazu Zuschlag von 10 pCt. 0,112 „

zusammen 1,232 ₣

davon erhält die Bahn 1,00 ₣

der Staat 0,232 „

Im Gepäck- und Eilgutverkehr werden bezahlt für 1 t und km:

	ohne	mit
	Aufschlag ²⁾	Aufschlag ²⁾
	₣	₣
bei den Hauptbahnen	28,8	32,0
„ „ Lokalbahnen	28,8 bis 40,0	32,0 bis 44,8

¹⁾ Für die Umrechnung ist 1 Franc. = 0,80 ₣ angenommen.

²⁾ Diese „Steuer auf Personenverkehr“ wird in Höhe von 12 pCt. (l'impôt du 10^e plus un double décime) des Personengeldes als Zuschlag erhoben.

b) Güterverkehr:

Die Frachtsätze betragen für 1 t und km:

		Haupt-	Lokal-
		bahnen	
		⌘	⌘
Die Frachtsätze betragen für 1 t und km:			
für die 1. Tarifklasse		12,8	12,8—20,0
„ „ 2. „		11,2	11,2—16,0
„ „ 3. „ 1)		8,0	8,0—12,8
		6,4	6,4—9,6
„ „ 4. „ 2)		4,0	4,0
		3,2	3,2

Für den Personenverkehr der Hauptbahnen ergeben sich für die einzelnen Klassen die nachstehenden Zahlen für 1886 bis 1888:

Es entfallen bei den Hauptbahnen:

Es entfallen bei den Hauptbahnen:	1886	1887	1888 ²⁾
a) von der Gesamtzahl der beförderten Personen:			
auf I. Klasse pCt.	7,6	7,4	—
" II. " "	34,0	34,0	—
" III. " "	58,4	58,6	—
b) von der erzielten Personengeleinnahme: ¹⁾			
auf I. Klasse pCt.	21,6	21,4	—
" II. " "	25,1	25,1	—
" III. " "	53,3	53,5	—
Die Durchschnittseinnahme ³⁾ betrug:			
a) für 1 Person:			
in I. Klasse M	3,488	3,384	—
" II. " "	0,888	0,888	—
" III. " "	1,104	1,104	—
überhaupt "	1,208	1,20	1,17

¹⁾ Unter diese Klasse gehören: Hausteine, Erzeugnisse aus Stein, Schmiedeeisen, Guss-eisen, Salz, Bruchsteine, Mühlsteine, Thon, Ziegel, Schiefer.

²⁾ Zu dieser Klasse gehören: Kohle, Mergel, Mist, Dünger, Kalk und Gips, Pflastersteine, Ban- und Straßenmaterial, Eisenerze, Kiesel und Sand.

3) 6,4 μ für Entfernungen von 0 bis 100 km bis zur Höchsttaxe von 4,0 μ ,
4,0 " " " " 101 " 300 " " " " 9,6 "
3,2 " " " " über 300 km.

Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn steigt der Höchstbetrag von 9,60 auf 10,40 M.

Volle Wagenladungen haben bei einzelnen Lokalbahnen ermäßigte Frachtsätze.

⁴⁾ Ohne Verkehrsteuer (Aufschlag).

^{b)} Soweit statistische Angaben vorliegen.

	1886	1887	1888 ¹⁾
b) für 1 Personenkm:			
in I. Klasse	5,47	5,42	—
„ II. „	3,76	3,72	—
„ III. „	3,21	3,20	—
überhaupt „	3,67	3,63	3,58
Durchschnittliche Fahrt einer Person:			
in I. Klasse km	63,4	62,3	—
„ II. „	23,6	23,9	—
„ III. „	34,4	34,7	—
überhaupt	32,9	33,1	32,7
Gesamteinnahme ¹⁾ im Personenverkehr:			
für 1 Betriebskm	10 756	10 545	10 394
davon reine Personengeldein- nahme	8 534	8 331	8 189
für 1 Zugkm	2,888	2,904	—
davon reine Personengeldein- einnahme	1,856	1,824	—
Es kommen (in Prozenten der Personen- verkehrseinnahme):			
auf volle Fahrpreise pCt.	62,9	59,5	—
„ ermäßigte Fahrpreise	37,1	40,5	—

(Schluss folgt.)

¹⁾ Einschl. der Nebeneinnahmen aus Gepäck- und Eilgutverkehr.

Notizen.

Umfang der königlich bayerischen Staatseisenbahnen am 1. Januar 1891.

I.	Oberbahnamt	Augsburg	389,056 km
II.	„	Bamberg	528,326 „
III.	„	Ingolstadt	399,235 „
IV.	„	Kempten	445,067 „
V.	„	München	386,339 „
VI.	„	Nürnberg	441,630 „
VII.	„	Regensburg	609,680 „
VIII.	„	Rosenheim	483,465 „
IX.	„	Weiden	520,875 „
X.	„	Würzburg	449,775 „
			zusammen 4 653,448 km.

Eisenbahnverstaatlichung in Brasilien. Mittelst Kaufvertrages vom 13. September 1890 hat die brasilianische Regierung die Eisenbahn São Paulo—Rio de Janeiro für den Preis von 10 000 000 Milreis (= ungefähr 20 000 000 M), welcher in Staatsschuldverschreibungen zu zahlen ist, für den Staat erworben. Die 1875 von einer Aktiengesellschaft gebaute Bahn verbindet die westliche Endstation Cachoeira der großen Zentral- (früher Dom Pedro II-) Bahn und somit die Hauptstadt Rio de Janeiro mit der Stadt São Paulo und dem Eisenbahnnetze des Staates São Paulo. Die Bahn ist 232 km lang, ihre Spurweite beträgt 1 m, soll jedoch auf 1,6 m verbreitert werden, um ihr unmittelbaren Anschluß und Verkehr sowohl mit der Zentralbahn als mit der gleichfalls weitspurigen Santos—Jenediahybahn zu geben.

Die Verkehrsanstalten und die Unfallversicherung. Das Reichsversicherungsamt erstattet alljährlich einen Bericht über die gesammten Rechnungsergebnisse der Berufsgenossenschaften und Ausführungsbehörden, welche im Deutschen Reiche zur Durchführung der Unfallversicherungsgesetze gebildet und bezeichnet sind, an den Reichstag. Dieser Bericht erstreckt sich nicht auf die sogenannten Unfallfürsorgegesetze für Beamte, bezieht sich vielmehr nur auf die Unfallversicherung der im Arbeiterverhältnisse stehenden Personen. Die ausschließlich dem Verkehre dienenden Anstalten sind in den jährlichen Berichten durch die nachstehend genannten Berufsgenossenschaften und Ausführungsbehörden mit dem angegebenen Personale vertreten:

Berufsgenossenschaften (B.-G.) und Ausführungsbehörden	Durchschnittliche tägliche Zahl der versicherten Personen im Jahre			
	1886	1887	1888	1889
1. Westdeutsche Binnenschiffahrts-B.-G.	11 935	11 833	11 974	12 686
2. Elbschiffahrts-B.-G.	17 304	21 129	27 364	19 532
3. Ostdeutsche Binnenschiffahrts-B.-G.	22 290	20 532	19 939	21 003
4. See-B.-G.	—	—	37 795	40 400
5. Fuhrwerks-B.-G.	50 250	54 566	62 355	64 690
6. Speditions-, Speicherei- und Kellerei-B.-G.	40 012	54 317	59 079	68 218
7. Strafsenbahn-B.-G.	29 785	44 326	31 048	34 499
8. Privatbahn-B.-G.	26 372	27 580	28 202	28 804
9. Elf Ausführungsbehörden der preuss. Staatsbahnen	157 332	158 350	164 255	174 098
10. Eine Ausführungsbehörde der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen	8 145	7 947	8 435	8 794
11. Sieben Ausführungsbehörden der Staatsbahnen in Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg und der Main-Neckarbahn	44 685	48 138	49 715	51 545
12. Eine Ausführungsbehörde der Reichspost	3 300	3 500	6 000	6 300
13. Je eine Ausführungsbehörde der Posten und Telegraphen in Bayern und Württemberg	5 150	5 300	5 657	5 878
14. Vier Ausführungsbehörden der Baggerei-, Binnenschiffahrts-, Flößerei-, Prahm- und Fährbetriebe	2 428	2 895	1 974	3 279
Insgesamt	418 968	460 413	513 792	539 726

Da die durchschnittliche tägliche Gesamtzahl aller unter die Unfallversicherungspflicht fallenden Personen im Deutschen Reiche sich im Jahre 1889 auf 13 374 566 belaufen hat, so beträgt die Zahl der versicherungspflichtigen Bediensteten aller Verkehrsanstalten zusammen etwa 4 pCt. aller Versicherten im Deutschen Reiche.

Die Zahl derjenigen bei der Beschäftigung vorgekommenen Verletzungen und Tötungen von Versicherten, welche die Festsetzung von Unfallentschädigungen (Renten an Verletzte, an Hinterbliebene Getödteter u. s. w.) erforderlich gemacht haben, hat betragen:

Berufsgenossenschaften (B.-G.) und Ausführungsbehörden	1886		1887		1888		1889	
	ins- ge- sammt	auf je 1000 Ver- sicherte	ins- ge- sammt	auf je 1000 Ver- sicherte	ins- ge- sammt	auf je 1000 Ver- sicherte	ins- ge- sammt	auf je 1000 Ver- sicherte
1. Westdeutsche Binnenschiff- fahrts-B.-G.	7	1,17	69	5,53	75	6,26	81	6,38
2. Elbschiffahrts-B.-G.	14	1,62	86	4,67	92	3,36	114	5,44
3. Ostdeutsche Binnenschiff- fahrts-B.-G.	21	1,88	69	3,26	88	4,41	86	4,09
4. See-B.-G.	—	—	—	—	74	1,96	177	4,28
5. Fährwerks-B.-G.	17	0,68	441	8,68	587	9,41	657	10,16
6. Speditions-, Speicherei- und Kellerei-B.-G.	51	2,25	344	6,33	596	10,00	649	9,51
7. Straßenbahn-B.-G.	16	0,54	143	3,22	66	2,13	49	1,42
8. Privathahn-B.-G.	66	2,50	104	3,77	152	5,29	134	4,65
9. Elf Ausführungsbehörden der preuß. Staats- bahnen	548	3,48	739	4,67	899	5,47	962	5,52
10. Eine Ausführungsbehörde der Reichsbahnen	24	2,94	33	4,15	45	5,33	61	6,94
11. Sieben Ausführungsbehörden der Staatsbahnen in Bayern, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg und der Main- Neckarbahn	160	3,57	224	4,66	237	4,00	322	6,24
12. Eine Ausführungsbehörde der Reichspost	15	4,55	21	6,00	18	3,00	28	4,44
13. Je eine Ausführungsbehörde der Posten und Telegraphen in Bayern und Württemberg	4	0,80	7	1,22	6	1,06	11	1,89
14. Vier Ausführungsbehörden der Baggerei-, Binnenschiff- fahrts- u. s. w. Betriebe . .	15	6,18	25	8,64	18	9,12	23	7,01
Zusammen	958	2,29	2305	5,01	2953	5,73	3354	6,21

Die durchschnittliche Zahl der Verletzungen und Tödtungen bleibt hiernach bei den Eisenbahnen in den Jahren 1887, 1888 und 1889 hinter der Durchschnittszahl bei allen Verkehrsanstalten, nicht unbedeutend insbesondere hinter derjenigen bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, sowie auch bei einigen Schiffahrtsberufsgenossenschaften zurück. Sie erreicht auch nicht die Durchschnittszahl bei den Berufsgenossenschaften mehrerer anderer Gewerbe, z. B. bei der Knappschaftsberufsgenossenschaft, bei welcher im Jahre 1889 überhaupt 375 410 Personen versichert waren und 8,43 Verletzungen und Tödtungen auf je 1 000 Versicherte entfielen, und bei den Berufsgenossenschaften für Eisen- und Stahlindustrie, welche im Jahre 1889 insgesamt 638 956 versicherte Personen umfassten und 6 Verletzungen und Tödtungen auf je 1 000 Versicherte nachzuweisen hatten. Die Durchschnittszahl bei den Eisenbahnen übersteigt hingegen diejenige Durchschnittszahl, welche sich für alle gewerblichen Berufsgenossenschaften ergaben und auf je 1 000 Versicherte 2,83 im Jahre 1886, 4,14 im Jahre 1887, 4,35 im Jahre 1888 und 4,71 im Jahre 1889 betragen hat.

Werden auch die leichteren Verletzungen, d. h. diejenigen, welche eine Entschädigung auf Grund der Unfallversicherungsgesetze nicht erforderlich machten, mitgerechnet, so ergeben sich für das Jahr 1889

für sämtliche Staats- und Reichsbahnen	10 790 Verletzte und Getödtete
überhaupt	oder 46,03 auf je 1 000 Versicherte,
„ „ Postverwaltungen	68 Verletzte und Getödtete
überhaupt	oder 5,58 auf je 1 000 Versicherte,
„ „ Schiffahrts-B.-Genossensch.	2 676 Verletzte und Getödtete
überhaupt	oder 28,60 auf je 1 000 Versicherte,
„ die Privatbahnberufsgenossenschaft .	1 046 Verletzte und Getödtete
überhaupt	oder 36,31 auf je 1 000 Versicherte,
„ „ Straßenbahnberufsgenossenschaft	820 Verletzte und Getödtete
überhaupt	oder 23,77 auf je 1 000 Versicherte.

Die Kosten, welche die Unfallversicherung im Jahre 1889 bei den Verkehrsanstalten verursacht hat, ergeben sich aus nachstehender Uebersicht:

Berufsgenossenschaften (B.-G.) und Ausführungsbehörden	Gezahlte Entschädigungen (Renten n. s. w.)		Verwaltungskosten, Unfall- verhütung, Schiedsgerichte, Unfall-untersuchung		Einlagen in den Reservefonds		Summe	
	ins- gesamt	auf je einen Ver- sicherten	ins- gesamt	auf je einen Ver- sicherten	ins- gesamt	auf je einen Ver- sicherten	über- haupt	auf je einen Ver- sicherten
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
1. Westdeutsche Binnenschiff- fahrts-B.-G.	51 066	4,03	39 114	3,08	63 239	4,98	153 419	12,09
2. Elbschiffahrts-B.-G.	72 655	3,72	33 947	1,74	72 655	3,72	179 257	9,16
3. Ostdeutsche Binnenschiff- fahrts-B.-G.	32 067	1,53	26 677	1,27	32 067	1,53	90 811	4,33
4. See-B.-G.	66 269	1,64	51 085	1,26	132 579	3,28	249 953	6,18
5. Fuhrwerks-B.-G.	291 908	4,51	181 607	2,81	219 430	3,39	692 945	10,71
6. Speditions-, Speicherei- und Kellerei-B.-G.	376 155	5,52	167 398	2,45	349 222	5,12	892 775	13,09
7. Straßenbahn-B.-G.	41 274	1,30	22 712	0,66	41 336	1,30	105 322	3,06
8. Privatbahn-B.-G.	129 060	4,48	21 390	0,74	129 060	4,48	279 510	9,70
9. Elf Ausführungsbehörden der preuss. Staats- bahnen	882 477	5,07	10 997	0,06	—	—	893 474	5,13
10. Eine Ausführungsbehörde der Reichsbahnen	43 255	4,32	935	0,11	—	—	44 190	5,03
11. Sieben Ausführungsbehörden der Staatshahnen in Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg und der Main-Neckarbahn .	240 739	4,67	3 522	0,07	—	—	244 261	4,74
12. Eine Ausführungsbehörde der Reichspost	18 767	2,98	120	0,02	—	—	18 887	3,00
13. Je eine Ausführungsbehörde der Posten und Telegraphen in Bayern und Württemberg	7 245	1,34	176	0,03	—	—	7 421	1,37
14. Vier Ausführungsbehörden der Baggerei-, Binnenschiff- fahrts-, Flößerei-, Prahm- und Fährbetriebe	18 601	5,67	392	0,12	—	—	18 993	5,79
Zusammen	2 271 558	4,32	560 072	1,01	1 039 568	1,28	3 871 218	7,19

Ein Reservefonds wird bei den Ausführungsbehörden des Reiches und der Bundesstaaten nicht angesammelt. Die als Verwaltungskosten bei diesen Behörden ausgeworfenen Beträge setzen sich der Hauptsache nach aus den Kosten der Schiedsgerichte zusammen; bei den preussischen Staatsbahnen sind in dem Betrage auch 2577 *M* besondere Kosten der Fürsorge für Verletzte während der ersten dreizehn Wochen nach der Verletzung enthalten. Eigentliche Verwaltungskosten entstehen bei den Ausführungsbehörden insofern nicht, als die letzteren zugleich Betriebsbehörden sind und ihren gesamten Verwaltungsaufwand auf die Betriebsetats verausgaben.

Die Ausgaben an Entschädigungen werden naturgemäß in den nächsten Jahren sich noch erheblich steigern, da bei der kurzen Dauer der Wirksamkeit der Unfallversicherungsgesetze die Zahl der anscheidenden Empfangsberechtigten vorerst noch hinter der Zahl der hinzutretenden Empfänger zurückbleibt.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Unfallversicherungsrecht.

Erkenntniß des Reichsgerichts (III. Zivilsenat) vom 4. Juli 1890 in Sachen des Invaliden H. S. in D., Klägers und Revisionsklägers wider den königl. Bergfiskus, vertreten durch das königl. Oberbergamt zu D., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Bedeutung des „Unfalls bei dem Betriebe“.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 §§ 1, 95.

Entscheidungsgründe.

Der Kläger will am Abende des 30. Oktober 1886 auf dem Heimwege über den Zechenplatz durch Sturz in eine zwischen dem Magazin und der Dreherwerkstätte ausgeschachtete, zur Aufnahme des Fundaments für eine Ventilirmaschine bestimmte, unverwahrt gebliebene Baugrube von etwa 2 m Tiefe verunglückt sein. Der vom Kläger benutzte Weg ist nach Feststellung des Landgerichts zwar nicht der gewöhnliche, wohl aber ein von den Bergleuten viel benutzter und keineswegs verbotener sogenannter Schleichweg gewesen. Das Landgericht hat in der Annahme, daß ein Betriebsunfall nicht vorliegt, den Beklagten zum Ersatze des dem Kläger durch den Sturz in die Grube erwachsenen Schadens verurtheilt. Auf die Berufung des Beklagten ist die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat Betriebsunfall angenommen, weil die Grube hergestellt gewesen ist zur Aufnahme einer dem laufenden Bergwerksbetriebe dienenden Maschinerie, der Betrieb des Bergwerks die Errichtung der Ventilirmaschine mit sich gebracht hat, demgemäß diese Maschine als eine dem Bergwerksbetriebe eigenthümliche Anlage und ihre Herstellung, folgeweise die Ausschachtung der Grube als eine in dem Bergwerksbetriebe geschehene Vorrichtung erscheint.

Da Kläger nach Maßgabe des Unfallversicherungsgesetzes versichert gewesen ist, so ist die Klage mit Recht abgewiesen, wenn angenommen werden muß, daß der Unfall sich „bei dem Betriebe“ ereignet hat.

Ein Betriebsunfall liegt vor, wenn ein, sei es auch nur mittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Betriebe besteht. Einen solchen Zusammenhang hat aber der erkennende Senat zwischen dem Falle des Klägers und dem Bergwerksbetriebe des Beklagten annehmen müssen. Der Kläger will auf der Betriebsstätte durch Sturz in eine Baugrube verunglückt sein, als er nach beendigter Arbeit den Heimweg angetreten hatte. Der Weg des Arbeiters zur und von der Arbeit, soweit er über den Betriebsplatz führt, ist ein Theil seiner auf dem Arbeitsplatze zu leistenden Verrichtungen; bringt ihn diese Verrichtung mit dem Betriebe oder mit den für den Betrieb getroffenen Einrichtungen in Berührung und erleidet er hierdurch einen Unfall, so hat sich der Unfall bei dem Betriebe ereignet. Nun ist zwar der vom Kläger eingeschlagene Weg nicht der gewöhnliche gewesen; aber, selbst wenn die Wahl desselben fahrlässig gewesen sein sollte, so ist Kläger bei Einschlagung dieses Weges doch immer auf der Rückkehr von der Arbeit begriffen gewesen und hat ihn mithin der Unfall bei einer mit seiner Arbeit in Verbindung stehenden und von dem Arbeitsverhältnisse beherrschten Verrichtung auf der Betriebsstätte betroffen; der Heimweg hat aber auch den Kläger mit Einrichtungen des Betriebs in Berührung gebracht und diese Berührung hat den Unfall herbeigeführt; denn die Baugrube, in welche der Kläger gestürzt sein will, war zur Aufnahme des Fundaments einer Ventilirmaschine bestimmt, war mithin für Betriebszwecke ausgeschachtet. So ist der Kläger nach seiner eigenen Darstellung dadurch verunglückt, daß ihn sein über die Betriebsstätte angetretener Heimweg mit einer für Betriebszwecke hergestellten Einrichtung in Berührung gebracht hat. Das ist ein Betriebsunfall. Beim Fehlen der Voraussetzungen des § 95 Unfallversicherungsgesetzes steht daher dem Kläger gegen den Beklagten ein Anspruch auf Schadensersatz nicht zu. Demnach war die Revision unter Verurtheilung des Revisionsklägers in die Kosten dieser Instanz zurückzuweisen.

Gemeindebesteuerung.

Erkenntnis des königl. Oberverwaltungsgerichts (II. Senat) vom 28. November 1890 in der Verwaltungsstreitsache des Fiskus, Klägers und Revisionsklägers, gegen den Gemeindevorstand der Gemeinde W.

Berechnung der in den einzelnen abgabeberechtigten Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen nach § 7 b des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885.

Aus den Gründen.

Die Landgemeinde W., in deren Bezirk sich eine Haltestelle (Station) der Eisenbahn L. N. befindet, ist anerkanntermassen berechtigt, den Staatsfiskus mit seinem Einkommen aus Eisenbahnbetrieb zur Gemeindeeinkommen-

steuer heranzuziehen, dagegen berrscht Streit darüber, in welchem Umfange bei der Berechnung der Gehälter und Löhne, nach deren Höhe sich der Antheil der Gemeinde an dem steuerpflichtigen Gesamteinkommen des Fiskus bestimmt (§ 7b des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885), die Dienstbezüge desjenigen Beamten einzustellen sind, welcher übrigens mit seinem amtlichen Wohnsitze in der Gemeinde W. — die Haltestelle als deren Vorstand — wie der Kläger behauptet, im Nebendienste — zu verwalten hat und sonst in der Stellung eines Bahnwärters mit dem Streckenbewachungsdienste betraut ist. Der Beklagte hält dafür, daß mit dem vollen Dienst Einkommen zu rechnen sei, während der Kläger nur die Funktionszulage für die Verwaltung der Haltestelle berücksichtigt wissen will.

Gegen das Endurtheil des Bezirksausschusses vom 19. Juli 1890, durch welches in Uebereinstimmung mit dem Kreisausschusse die Auffassung des Gemeindevorstandes gebilligt ist, hat der Kläger zwar noch Revision eingelegt; allein das Rechtsmittel kann als begründet nicht erachtet werden.

Der § 7 des Gesetzes vom 27. Juli 1885, dessen Verletzung durch unrichtige Anwendung gerügt wird, bestimmt unter b nicht nur für den Eisenbahnbetrieb, sondern für alle in seinem Eingange erwähnten Gewerbe, daß im Mangel eines anderweiten, etwa vereinbarten Maßstabes und sofern nicht § 7a Platz greift, das Verhältniß der „in den einzelnen Gemeinden erwachsenen“ Ausgaben zu Gehältern und Löhnen u. s. w. zu Grunde zu legen sei. Es mag bei zahlreichen Betrieben unter Umständen durchaus zweifelhaft sein, an welcher Stelle die maßgebenden Ausgaben erwachsen; eines näheren Eingehens hierauf bedarf es indeß nicht; in dem hier allein zur Entscheidung stehenden Falle handelt es sich um das Dienst Einkommen eines im Eisenbahnbetriebe angestellten Beamten mit einem festen, für die Ausübung seines Amtes ihm angewiesenen, im Gemeindebezirk W. belegenen Wohnsitze. Für einen solchen Thatbestand war in der Begründung des Gesetzentwurfes, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben, vom 18. Februar 1884 ausgeführt, daß hinsichtlich der Beamten, einschl. des Fahrpersonals, das amtliche Domizil das maßgebende Kriterium für die Anrechnung der Gehälter und Löhne bilde. Diese dem Wesen der Sache entnommene Auffassung muß auch für die Auslegung und Anwendung des geltenden Rechtes als zutreffend erachtet werden. Die Verlegung des amtlichen Wohnsitzes eines Beamten an einen bestimmten Ort bringt es zum Ausdruck, daß dort, unabhängig von der räumlichen Ausdehnung einer amtlichen Thätigkeit, der Ausgangs- und Mittelpunkt dieser Thätig-

keit liege, weshalb es der ohne Weiteres gegebenen Bedeutung der Gesetzesworte entspricht, das dem Beamten für die gesamten, von seinem amtlichen Wohnsitze aus entwickelten Funktionen gewährte Gehalt als dort, mithin das ganze Dienst Einkommen des hier in Rede stehenden Beamten als „in der Gemeinde W. erwachsen“ anzusehen.

Der Kläger hält aber dafür, daß der Thatbestand des Gesetzes — § 7b — ein eigener sei; nicht darauf allein komme es an, ob die Ausgaben „in der Gemeinde erwachsen“ sind, sondern weiter noch darauf, ob sie sich an diejenige Einrichtung oder Anlage knüpfen, welche nach § 2 a. a. O. die Abgabeberechtigung der Gemeinde erzeuge, sodafs hier zwar die mit dem Bestehen der diese Berechtigung begründenden Haltestelle verbundene Funktionszulage für deren Verwaltung, nicht aber die Besoldung als Bahnwärter in Betracht komme. Dieser Auffassung ist nicht beizutreten. Hätte es in der Absicht des Gesetzgebers gelegen, nicht die „in der Gemeinde erwachsenden Ausgaben“, sondern nur einen Theil derselben — den von dem Kläger bezeichneten — als maßgebend hinzustellen, so konnte er sich, wie geschehen, nicht ausdrücken; wie das Gesetz lautet, fehlt es an jedem Anhalt dafür, daß diese Ausgaben überhaupt zu zerlegen seien, und noch mehr dafür, nach welchen Gesichtspunkten das zu geschehen habe, ob namentlich die Ausgaben unmittelbar durch die Station u. s. w. hervorgerufen sein müßten, oder ob auch eine mehr oder minder entfernte Beziehung zu derselben genüge. Den Gegensatz zu den in der Gemeinde erwachsenden Ausgaben bilden nur solche, die außerhalb entstehen; dagegen kann es nach der völlig klaren Ausdrucksweise des Gesetzes bei einer an sich abgabeberechtigten Gemeinde „in derselben erwachsende Ausgaben“, die gleichwohl bei Anwendung des § 7b außer Berechnung zu lassen sind, nicht geben.

Steht, wie vorher ausgeführt, fest, daß das gesammte Dienst Einkommen des in Rede stehenden Beamten als „in der Gemeinde W. erwachsen“ anzusehen ist, so muß es auch bei der Berechnung des der letzteren zur Besteuerung zu überweisenden Einkommens voll zur Anrechnung kommen; für die von dem Kläger aufgestellte, seinem Ermäßigungsanspruche zu Grunde gelegte Berechnung bietet das Gesetz keine Basis.

Erkenntnis des königl. Oberverwaltungsgerichts (II. Senat) vom 25. November 1890 in der Verwaltungsgestreitsache des Magistrats zu J., Beklagten und Revisionsklägers, gegen den Eisenbahnfiskus.

Die nach dem Kommunalabgabengesetze vom 27. Juli 1885 abgabeberechtigten Gemeinden sind zur Besteuerung der Staatsbahnverwaltung bereits in demjenigen Jahre berechtigt, in welchem das nach § 2 dieses Gesetzes ihr Abgaberecht begründende Verhältnisse seinen Anfang genommen hat.

Aus den Gründen.

Das in Gemäßheit des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 (§ 5) erlassene Resolut des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21. Oktober 1889 ist in dem deutschen Reichs- und preussischen Staatsanzeiger für 1889 Nr. 254 in folgender Fassung bekannt gemacht:

..... wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß das im laufenden Steuerjahre in preussischen Gemeinden und Kreisen kommunalabgabenpflichtige Reineinkommen der gesamten preussischen Staats- und für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen für das Etatsjahr 1888/89 wie folgt festgestellt worden ist:

A. zur Besteuerung durch die Gemeinden auf 134 574 970 M.

Nachdem am 1. August 1889 seitens der Staatsbahnverwaltung der Betrieb auf der Station J. eröffnet war, hielt sich der beklagte Magistrat für berechtigt, den Fiskus für die Zeit vom 1. August 1889 bis zum 31. März 1890 zur Gemeindeeinkommensteuer ans Eisenbahnbetrieb heranzuziehen. Der Bezirksausschuß zu S. erkannte indeß am 24. Juni 1890 dahin, daß der Bescheid des Beklagten vom 17./23. April 1890, in welchem derselbe einen bestimmten Theil des oben gedachten, den Gemeinden zur Besteuerung überwiesenen Betrages für sich in Anspruch nahm und an seiner auf 388 M. 80 Pf. berechneten Steuerforderung festhielt, wiederum aufzuheben sei. Es hat damit, wie anzunehmen, die erfolgte Heranziehung außer Kraft gesetzt oder ausgesprochen werden sollen, daß der Kläger zur Bezahlung der erfordernten Steuer nicht verpflichtet sei.

Die gegen diese Entscheidung eingelegte Revision des Beklagten erscheint begründet.

Begriff und Wesen einer Steuer vom Einkommen bringen es mit sich, daß die für eine bestimmte Periode veranlagte Steuer nur dasjenige Einkommen treffen kann und darf, welches dem Zensiten in eben jener Periode zufließt. Dieser Grundsatz erleidet auch da keine Ausnahme, wo das Gesetz, um eine Ermittlung der Reineinnahmen des Steuerjahres selbst unnöthig zu machen, das effektive Einkommen aus einem vor dem Steuerjahre liegenden Zeitabschnitte für maßgebend erklärt (§ 28 Abs. 3,

§ 30 des Einkommensteuergesetzes vom ^{1. Mai 1851}~~25. Mai 1873~~, §§ 4, 5 des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885); in diesen Fällen hat man rechnerisch zwar dem Steuerjahre nicht angehörige Einnahmen und Ausgaben vor sich; gleichwohl stellt zu Folge einer vom Gesetze angeordneten Fiktion der Ueberschuß der ersten über die letzteren das Einkommen des Zensiten im Steuerjahre dar, sodafs für den Fall des § 5 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 der Satz gilt: Der rechnungsmäßige Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben des einen Jahres ist das Reineinkommen des Staatsfiskus in dem jenem unmittelbar nachfolgenden Jahre.

In den Gründen des ersten Urtheiles wird nun zunächst durchaus zutreffend ausgeführt, das in den ersten Worten des § 5 Abs. 2 a. a. O. erwähnte Reineinkommen — der rechnungsmäßige Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben — könne immer nur nach Ablauf des Jahres festgestellt werden; sodann wird fortgefahren:

es unterliege keinem Zweifel, dafs die seit dem Gesetze vom 27. Juli 1885 in dieser Richtung erlassenen und öffentlich bekannt gemachten Resolute das Einkommen für das verflossene Etatsjahr auf Grund der abgeschlossenen Rechnungen festgestellt haben; so sei auch in dem letzten Resolute vom 21. Oktober 1889 „das abgabenpflichtige Reineinkommen für das Etatsjahr 1888/89“ festgestellt. Für das Etatsjahr 1889/90 dagegen sei eine solche Feststellung noch nicht erfolgt.

Die gebrauchten Ausdrücke: „das abgabenpflichtige Einkommen für das Etatsjahr 1888/89 und für 1889/90“ sind an sich nicht völlig klar; sie sollen aber nach dem Zusammenhange das „in dem Etatsjahre 1888/89 und 1889/90 abgabenpflichtige Einkommen“ bedeuten, sodafs angenommen und davon ausgegangen ist, es sei in dem Resolute vom 21. Oktober 1889 nur das Steuerobjekt des Jahres 1888/89, bis dahin aber noch nicht das Steuerobjekt des hier in Rede stehenden Jahres 1889/90 festgestellt, und fehle es deshalb — das ist der maßgebend gewordene Entscheidungsgrund — für jetzt noch an der ersten und unerläßlichsten Voraussetzung für das von dem Beklagten ausgeübte Besteuerungsrecht.

Wäre es richtig, dafs bei der Fällung des ersten Urtheiles — am 24. Juni 1890 — eine das Steuerobjekt des Jahres 1889/90 bekannt gebende Publikation noch fehlte, so bleibt sie überhaupt aus. Das diesjährige Resolut — vom 4. November 1890 — Deutscher Reichs- und preussischer Staatsanzeiger vom 8. November 1890, No. 270 — macht nur das für die Kommunalbesteuerung im Steuerjahre 1890/91 in Betracht kommende Reineinkommen bekannt; des Etats- oder Steuerjahres 1889/90 geschieht darin keine Erwähnung.

Allein der oben wiedergegebene Theil der Motive des ersten Urtheils geht fehl und zwar in doppelter Richtung. — Das Resolut vom 21. Oktober 1889 hat sich keineswegs die zwecklose Aufgabe gestellt, im Herbste 1889 — also lange nach Ablauf des Steuerjahres 1888/89 — das in eben diesem Jahre besteuernsfähige Objekt festzusetzen. Eine Besteuerung desselben war in diesem Zeitpunkte für die Gemeinden nicht mehr möglich (§§ 5, 6 des Gesetzes über die Verjährungsfristen bei öffentlichen Abgaben vom 18. Juni 1840, § 84 des Gesetzes, betr. die Verfassung und Verwaltung der Städte und Flecken in der Provinz Schleswig-Holstein, vom 14. April 1869). Das Resolut ist vielmehr gerade und ausschließlichs zu dem Zwecke erlassen, den Gemeinden bekannt zu machen, welches Einkommen des Fiskus ihnen für die in dem Steuerjahre 1889/90 vorzunehmende Besteuerung, als das Steuerobjekt dieses Jahres, zur Verfügung stehe; dessen im Eingange wiedergegebene Werte:

es werde das im laufenden Steuerjahre — das ist: im Jahre 1. April 1889/90 — in preussischen Gemeinden kommunalabgabepflichtige Reineinkommen zur Besteuerung durch die Gemeinden auf 134 574 970 „ festgestellt,

lassen darüber keinen Zweifel; sie geben den dispositiven Theil des Resolutes; der weitere Zusatz „für das Etatsjahr 1888/89“ enthält nur einen Hinweis darauf, daß jene Feststellung auf der Basis des rechnungsmäßigen Abschlusses dieses Vorjahres erfolgt sei, und er bildet keinen wesentlichen Theil der Publikation, wie denn auch das jüngste Resolut vom 4. November 1890 eine ähnliche Bemerkung nicht enthält.

Derjenige Mangel also, in welchem der Verderrichter ein Hinderniß erblickt hat, die Steuerforderung des Beklagten anzuerkennen oder auch nur einer sachlichen Beurtheilung zu unterziehen, ist objektiv nicht vorhanden und deshalb die getroffene Entscheidung unhaltbar.

Bei freier Beurtheilung der spruchreifen Sache kommt Folgendes in Betracht: Da der Staatsfiskus seit dem 1. August 1889 im Gemeindebezirke J. Eisenbahnen mit einer dort belegenen Station betreibt, und der Eisenbahnbetrieb der Abgabepflicht in denjenigen Gemeinden unterliegt, in welchen sich eine Station befindet (§§ 1, 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1885), auch das Regulativ für die Erhebung der städtischen Steuern in J. vom 1. März 1889 die Gemeindeeinkommensteuerpflicht des Staatsfiskus hinsichtlich des Einkommens aus Eisenbahnbetrieb noch ausdrücklich festsetzt, so folgt das Besteuerungsrecht des Beklagten und die entsprechende Steuerpflicht des Staatsfiskus für die hier in Rede stehende Periode der gewerblichen Thätigkeit des letzteren an und für sich unmittelbar aus dem Gesetze und dem örtlichen Rechte.

In der Klage und im weiteren Verlaufe der Verhandlungen erster Instanz ist der Antrag, die Steuerforderung des Beklagten gleichwohl als ungerechtfertigt zurückzuweisen, im Wesentlichen darauf gestützt, daß im Jahre 1889/90 nur die Erträge des Vorjahres 1888/89 zur Vertheilung kämen, an welchen die Gemeinde nicht partizipiren könne, weil die Station zu der Zeit, da das Theilungsobjekt entstanden sei, noch nicht existirt habe; erst an den Erträgen des Jahres 1889/90, deren Vertheilung 1890/91 zu erwarten sei, werde die Station verhältnißmäßig theilhaftig werden; dafür sei aber die Zeit noch nicht gekommen. — Diese Ausführungen sind verfehlt. Wie schon bei Beurtheilung der Revision dargelegt ist, steht — um die Ausdrucksweise des Klägers zu gebrauchen — die Vertheilung irgend welcher „Erträge“ des Jahres 1888/89 als solcher überhaupt nicht in Frage, sondern es ist das fiskalische (fiktive) Einkommen des Jahres 1889/90, von welchem die Gemeinde J., die seit dem 1. August 1889 zur Besteuerung dieses Einkommens berechtigt war, für sich einen Theilbetrag ausgewiesen haben will, nicht etwa neben der Summe von 134 574 970 M., sondern in Gestalt einer Quote derselben. Diesen Anspruch zu beseitigen, sind die obigen Ausführungen des Klägers nicht geeignet.

Bei der mündlichen Verhandlung vor dem Obergericht wurden denn auch zur Rechtfertigung des Klageantrages andere Gründe und zwar zunächst der geltend gemacht, daß nach §§ 7b, 8 u. a. O. den Maßstab für die Vertheilung des steuerpflichtigen Einkommens nur die „erwachsenen“ — nicht etwa die „erwachsenden“ — also nur solche Gehälter und Löhne abgeben könnten, die in einem vor der Steuerperiode liegenden Zeitraume verausgabt seien; da es hieran fehle, müsse von einer Besteuerung des Klägers in I. so lange Abstand genommen werden, bis sich die Unterlagen für eine Anwendung des § 7b vorfinden. Sodann aber und in erster Linie wurde hervorgehoben, daß, falls man zu Gunsten des Beklagten auf die staatlichen Besteuerungsgrundsätze zurückgehen wollte, der § 3 a. a. O. eine solche Berücksichtigung zwar ins Auge fasse, aber doch nur so weit, als nicht aus den §§ 4 bis 6 sich ein anderes ergebe. Nach § 5 a. a. O. sei und werde nur das, was der Staatsfiskus zu versteuern habe, unabänderlich und so bestimmt, daß keinesfalls eine Mehrleistung eintreten dürfe, die aber in dem Falle nicht ausbleibe, wenn man eine nach der Vertheilung des steuerpflichtigen Gesamteinkommens auf die Gemeinden in den letzten Monaten des Steuerjahres neu entstandene Station noch berücksichtigen, die Gemeinde, in der sie belegen, noch zu einer Besteuerung des Fiskus verstaten wolle; letzteres erscheine also ausgeschlossen; entstehe die Station in dem der Vertheilung vorangehenden Jahrestheile, so sei eine Berücksichtigung derselben bei Aufstellung des Vertheilungsplanes zwar nicht geradehin unmöglich, aber doch

je nach dem Verlaufe der Vorbereitungsarbeiten die Aufnahme in den Plan mehr oder minder von Zufällen abhängig, was das Gesetz schwerlich gewollt habe; desbalb und schon um eine gleichmäßige Behandlung der in den letzten und in den ersten Monaten des Steuerjahres eröffneten Stationen sicher zu stellen, sei es angezeigt, beiden für das laufende Jahr ein Besteuerungsrecht zu versagen.

Der Gerichtshof hat indefs auch bei Würdigung dieser Ausführungen die erhobene Klage als begründet nicht erachten können.

Steht, wie schon bemerkt, dem Beklagten an sich das Landesgesetz und das örtliche Recht zur Seite, so wird, sofern der Kläger nicht ein Recht auf steuerfreien Gewerbebetrieb nachweist, das in jenen Normen begründete Besteuerungsrecht auch zur Anerkennung gebracht werden müssen. Bedarf es dazu eines Zurückgehens auf die staatlichen Besteuerungsgrundsätze, so besteht dafür in der Satzung des § 3 a. a. O. die behauptete Schranke nicht. Die dort angezogenen, sich auf gewerblichem Gebiete bewegenden Bestimmungen der §§ 4, 5 betreffen nur die Konstituierung des Einkommens, nicht die Vertheilung des aus einem einheitlichen Betriebe erwachsenden Einkommens auf mehrere Steuerberechtigte. Hierüber verhält sich erst der in § 3 nicht erwähnte § 7 a. a. O., welcher, dem Abschnitte B: „Vermeidung der Doppelbesteuerung“ angehörig. — abgesehen von den Uebergangsh Bestimmungen unter § 7 c — nicht etwa ausschliesslich oder auch nur vorwiegend vom Eisenbahnbetriebe handelt, sondern überhaupt die Vertheilung des im Eingange des § 7 erwähnten Einkommens betrifft und, wie sein Wortlaut lehrt, zumal in Verbindung mit § 8, indem er von „erwachsenen“ Gehältern und Löhnen spricht, nur für solche Fälle Bestimmung trifft, in denen vor der Steuerperiode ein Zeitraum liegt, in welchem schon Gehälter und Löhne erwachsen sind. Es folgt daraus ein Mehreres nicht, als dafs in dem Gesetze vom 27. Juli 1885, das überhaupt kein erschöpfendes sein, sondern nur einzelne Fragen regeln will, für einen Fall wie der hier vorliegende eine spezielle Ausführungsbestimmung nicht getroffen ist, und es bleibt also — nicht etwa nur in der Beschränkung auf Eisenbahnen, sondern allgemein — zu entscheiden, ob daraus etwa folgt, dafs hier oder unter ähnlich liegenden Voraussetzungen, beispielsweise wenn eine an sich steuerfähige physische oder nicht physische Person am 1. April oder später im Laufe des Steuerjahres einen einheitlichen, mehrere Gemeinden umfassenden Gewerbebetrieb neu beginnt oder in eben jenen Zeitpunkten einen sich schon auf mehrere Gemeinden erstreckenden Betrieb auf noch andere ausdehnt, für den ganzen Betrieb oder doch den neu hineinbezogenen Gemeinden gegenüber mindestens ein Jahr lang oder für den Rest des Steuerjahres einfach Steuerfreiheit beansprucht werden kann, obwohl an

sich alle Bedingungen der Steuerpflicht vorliegen? — Die Frage ist unbedingt zu verneinen. Die an einem bestimmten Orte durch dortigen Gewerbebetrieb begründete Steuerpflicht kann unmöglich dadurch in Fortfall kommen, daß dieser Betrieb zugleich an anderen Orten stattfindet. Welche Konsequenzen sich sodann bei bestehender Steuerpflicht in dem Falle ergeben möchten, wenn es an jeder Vorschrift darüber, daß und wie eine Vertheilung des Einkommens vorzunehmen, überhaupt mangelte, kann dahingestellt bleiben, denn diese Voraussetzung trifft hier nicht zu. Der § 1 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 gewährt dem Beklagten — in Verbindung mit § 2 — das ihm bestrittene Besteuerungsrecht, begrenzt es aber auch zugleich dahin, daß die Gemeinde (nur) das in ihr dem Kläger zufließende Einkommen besteuern darf, und enthält deshalb zunächst mindestens das Gebot, daß eine Aussonderung des der Gemeinde I. zukommenden Antheiles an dem Steuerobjekte vorzunehmen sei. Demzufolge muß aber auch ein Weg gefunden werden, wie diese Aussonderung zu bewirken ist; er eröffnet sich in der analogen Anwendung des § 7 durch Adoption des Maßstabes der Gehälter und Löhne und weiter darin, daß zum Zwecke der Berücksichtigung bei Aufstellung des Vertheilungsplanes die Höhe dieser Ausgaben durch Schätzung bestimmt wird. Auch auf dem Gebiete der Staatsbesteuerung wird in ähnlich liegenden Fällen zu diesem Auskunftsmittel geschritten. Fehlt es im Falle des § 30 des Gesetzes vom 1. Mai 1851 selbst an der allerkürzesten Dauer des Geschäftes vor der Steuerperiode, so tritt nicht etwa Steuerfreiheit, sondern Schätzung ein, weil das Gebot der Steuerpflicht überwiegt (vergl. auch Erkenntniß des Reichsgerichts vom 7. November 1885, Bd. XV S. 27, 32). — Der § 7 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 steht einer im Wege der Schätzung ergehenden Bestimmung der Höhe der Gehälter und Löhne in dem hier vorliegenden und in Fällen, wie sie oben beispielsweise hingestellt sind, nicht entgegen, weil er einen anderen Thatbestand betrifft; daß endlich die Anwendung dieses Verfahrens bei der Station J., auf die es zunächst allein ankommt, unmöglich oder auch nur mit besonderen Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre, läßt sich nicht anerkennen. Die Entstehung dieser Station war, wie keiner Ausführung bedarf, seitens der Staatsbahnverwaltung schon vor dem 1. August 1889 beschlossen, und zwar so, daß auch deren Bedarf an Gehältern im Großen und Ganzen fest bestimmt sein mußte, und ebensowenig kann es der Behörde an Anhaltspunkten gefehlt haben, den erfahrungsmäßigen Aufwand an Löhnen für eine derartige Betriebsstätte zu schätzen. Wenn gleichwohl die Berücksichtigung der Station in dem etwa drei Monate nach deren Eröffnung aufgestellten Vertheilungsplane unterblieben ist, so treffen die Folgen nicht den Beklagten. — Diese Folgen bestehen übrigens, wenn dem letzteren

der von ihm verlangte Autheil an dem Gesamteinkommen von 134574970 „ als Steuerobjekt nachträglich zuerkannt wird, nicht etwa in einer Erhöhung des von dem Staatsfiskus im Jahre 1889/90 zu versteuernden Einkommens, sondern nur darin, daß nochmals versteuert werden muß, was den in dem Vertheilungsplane zu hoch bedachten Gemeinden gegenüber schon einmal versteuert ist, wobei noch dahin steht, ob diese bereits bezahlte Steuer sich geringer gestellt haben würde, wenn die Station J. in den Vertheilungsplan mit aufgenommen worden wäre; es hängt das offenbar davon ab, ob diejenigen Beträge, welche die einzelnen Gemeinden hätten abgeben müssen, um den Antheil für J. zu beschaffen, bedeutend genng sind, um bei irgend einer derselben oder bei mehreren eine Veränderung in der Steuerstufe zu bewirken.

Kann, wie oben ausgeführt, dem an und für sich der Gemeinde J. zustehenden Besteuerungsrecht, für dessen quantitative Bestimmung der soeben erörterte Weg gegeben ist, die Anerkennung nur dann versagt werden, wenn derselben ein Gesetz entgegensteht, welches sich stärker erweist, als die Vorschrift der §§ 1, 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1885, so ist dasselbe jedenfalls in der Bestimmung des § 7b nicht zu erblicken. —

Als ein solches den Klageantrag stützendes Gesetz wurde, wie schon bemerkt, in erster Linie der § 5 a. a. O. mit der oben wiedergegebenen Darlegung hingestellt. Diese Darlegung findet das ausschlaggebende Moment in der Endgültigkeit des die Höhe des steuerpflichtigen Einkommens feststellenden Resolutes des Ministers; sie nimmt als zweifellos an, daß dieses Steuerobjekt eine Erhöhung erfahren müsse, sofern man einer nach Aufstellung und Ausführung des Vertheilungsplanes neu entstandenen Station für den Rest des Steuerjahres ein Besteuerungsrecht zugestehet, und erachtet damit einen solchen Effekt für unbedingt ausgeschlossen, wiewohl es der Staatsfiskus selbst ist, welcher den gegenüber der Sachlage bei dem Erlasse des Resolutes, auf dessen unbedingte Wirkung er sich beruft, neuen Zustand geschaffen hat. — Es ist richtig, daß die in Gemäßheit des § 5 a. a. O. erfolgte Feststellung des Ministers eine endgültige ist, dergestalt, daß dagegen Einwendungen der Beteiligten und Nachprüfungen von irgend welcher Stelle aus unstatthaft sind. Welche Steuerleistungen sich aber an die Existenz dieses Einkommens knüpfen, bestimmt sich nicht nach § 5, sondern nach anderen Normen. — Ob jene Folgerungen aus § 5 a. a. O. bezüglich der steuerlichen Situation der nach Aufstellung oder Ausführung des Vertheilungsplanes vom Staatsfiskus ins Leben gerufenen Stationen überall unanfechtbar sind, bedarf hier keiner Erörterung. Für den vorliegenden, allein zur Entscheidung stehenden Fall würden sie erst dann wesentlich sein, wenn es richtig wäre, daß auch von der Berücksichtigung einer vor der Aufstellung

des Vertheilungsplanes bereits vorhandenen und im Betriebe befindlichen Station ohne Prüfung der konkreten Sachlage abgesehen werden müßte, lediglich um eine Gleichmäßigkeit in der Behandlung beider Fälle zu erreichen, und weil es füglich nicht als vom Gesetze gewollt angesehen werden könne, daß diese Berücksichtigung sich nach dem zufälligen Verlaufe der die Vertheilung vorbereitenden Arbeiten bestimme. —

Diesen letztgedachten Ausführungen hat sich der Gerichtshof nicht anschließen können. Ein Rechtsgrund, die schon am 1. August 1889 vorhandene Station, für deren Mitaufnahme in den Plan, soweit ersichtlich, kein Hinderniß bestand, dennoch von dem Besteuerungsrecht auszuschließen, ist in denselben nicht aufgestellt. Die Staatsbahnverwaltung bestimmt den Zeitpunkt sowohl für das Erscheinen des Vertheilungsplanes als auch für die Eröffnung einer Station. Angenommen einmal, dem ersteren Momente wohne für die nachher eröffneten Stationen die ihm vindizirte Bedeutung bei, so besteht doch keinerlei Nöthigung, die vorher und die nachher eröffneten bezüglich des Besteuerungsrechtes in dem Sinne gleichzustellen, daß die Rechte aus §§ 1, 2 a. a. O. auch solchen Gemeinden versagt werden, denen sie — wie das bei der Gemeinde J. zutrifft — nicht bloß materiell zukommen, sondern auch formell schon durch Aufnahme in den Vertheilungsplan zugestanden werden konnten, ganz abgesehen davon, daß, wie bereits hervorgehoben, der Beklagte zu seinen Gunsten eine Erhöhung des nach § 5 a. a. O. festgestellten Steuerobjekts nicht in Anspruch nimmt und eine solche auch bei Anerkennung seines Besteuerungsrechtes nicht eintritt. —

Aus der Gesamtheit der bisherigen Erörterungen ergibt sich, daß die Gemeinde J. mit Recht für sich die Befugniss in Anspruch nimmt, einen Theil des festgestellten Steuerobjektes des Jahres 1889/90 von 134 574 970 „ zu besteuern.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.

Bürgerliches Recht.¹⁾

Reichsrecht.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884. § 98.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 26. November 1889. Entsch. XXIV, No. 23 S. 126 ff.

Der § 98 des Unfallversicherungsgesetzes findet in allen Fällen Anwendung, in welchen dem Entschädigungsberechtigten ein Schadensersatz-

¹⁾ Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes und der Reichsanwaltschaft. Bd. XXIV, Bd. XXV und Bd. XXVI. Leipzig 1890. Veit & Comp. Vergl. zuletzt Archiv 1890 S. 504 ff. Das

anspruch gegen einen Dritten, sei es auch nur vermöge einer obligatio ex lege, zusteht; seine Anwendung ist nicht auf solche Fälle beschränkt, in welchen der Unfall durch ein Verschulden des Dritten herbeigeführt ist.

Der Entschädigungsanspruch des Versicherten gegen den Dritten geht nach Absicht des Gesetzes in allen Fällen auf die Berufsgenossenschaft über, wie dies auch in § 57 Abs. 4 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 in Ansehung der Gemeindecrankenversicherung und der Ortskrankenkasse vorgeschrieben ist.

Der Entschädigungsberechtigte kann seinen Anspruch sowohl gegen den Dritten, als gegen die Berufsgenossenschaft geltend machen; die Klage gegen den Dritten ist nicht an die Voraussetzung gebunden, daß die Berufsgenossenschaft die Entschädigung verweigert habe.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884. § 1.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 11. Oktober 1889. Entsch. XXIV No. 67 S. 332 ff.

Das Unfallversicherungsgesetz geht ähnlich wie das Reichshaftpflichtgesetz von der Voraussetzung aus, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Betriebe und dessen besonderen Gefahren und dem Unfall erkennbar sein müsse. Ein bloß zeitliches oder örtliches Zusammentreffen zwischen dem Betriebe oder den Betriebsanlagen und dem eingetretenen Schaden genügt nicht ohne weiteres zur Anwendung der Gesetze. Es muß wenigstens ein mittelbarer Zusammenhang mit den Gefahren, die der Betrieb mit sich führt, vorhanden sein.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884. § 4.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 12. Mai 1890. Entsch. XXVI. No. 7 S. 27 ff.

Der von einer Eisenbahngesellschaft auf Grund eines Dienstvertrages angenommene Betriebsbeamte erlangt die Eigenschaft eines in der Betriebsverwaltung eines Bundesstaats angestellten Beamten, im Sinne des § 4 des Unfallversicherungsgesetzes, wenn er in seiner bisherigen Stellung in den Dienst des preussischen Staates übertritt, nachdem dieser das Eigentum der Eisenbahn erworben hat und in die von der Gesellschaft geschlossenen Dienstverträge eingetreten ist.

in Bd. XXIV unter No. 22 S. 117—125 und das in Bd. XXV unter No. 8 S. 31—33 abgedruckte Erkenntniß, ersteres betr. Unfallversicherungsrecht, letzteres betr. Frachtrecht, sind bereits in vollem Umfange im Archiv 1890 S. 489 ff. und S. 847 ff. veröffentlicht, daher in obiger Zusammenstellung nicht berücksichtigt.

Als mit Pensionsberechtigung angestellt im Sinne des § 4 des Unfallversicherungsgesetzes muß derjenige Staatsbeamte angesehen werden, welchem eine nach den maßgebenden Landesgesetzen mit dem Pensionsanspruch verbundene amtliche Stellung verliehen ist, ohne daß es darauf ankommt, aus welchen Fonds die Mittel zur Befriedigung seines gesetzlichen Pensionsanspruchs vom Staate entnommen werden.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884. § 100.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 5. Juni 1890. Entsch. XXVI. No. 13 S. 61 ff.

Wenn der Betriebsunternehmer die Anzeige von einem eingetretenen Unfall in der vorgeschriebenen Art einer Versicherungsanstalt erstattet hat, und die Berufsgenossenschaft, auf welche die Rechte und Pflichten aus einem Versicherungsvertrage mit dieser Anstalt gemäß § 100 des Unfallversicherungsgesetzes übergegangen sind, unterläßt, dem Versicherungsnehmer auch ihrerseits den Unfall anzuzeigen, wengleich eine solche Anzeige statutenmäßig vorgeschrieben ist, so hat die Unterlassung der Anzeige nicht den Verlust des Ersatzanspruchs zur Folge.

Reichshaftpflichtgesetz § 3 No. 2.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 11. Februar 1890. Entsch. XXV. No. 11 S. 49 ff.

Die Kosten für vermehrte Aufwartung und Pflege eines Verunglückten sind zu den Heilungskosten im Sinne des § 3 No. 2 des Haftpflichtgesetzes zu rechnen. Die Verpflichtung zum Ersatz dieser Kosten besteht auch dann, wenn der Verunglückte alimentationspflichtige Aszendenten hat, und es macht keinen Unterschied, ob diese arm oder vermögend sind.

Preussisches Recht.

Enteignungsrecht.

Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. §§ 11, 25 Abs. 4, 30.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 11. März 1889. Entsch. XXIV. No. 43 S. 205 ff.

Die für die Beschreitung des Rechtsweges im § 30 des Enteignungsgesetzes vom 30. Juni 1874 vorgesehene Frist beginnt mit Zustellung des die Entschädigungssumme festsetzenden Beschlusses der Verwaltungsbehörde an den Grundeigenthümer auch gegen den Miether (§ 11 das.), wenn dieser zu dem Verfahren geladen ist und sich nicht gemeldet hat.

Enteignungsgesetz vom 30. Juni 1874. §§ 29, 32, 34.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 26. Oktober 1889. Entsch. XXIV No. 65 S. 323 ff.

Die Zinsen der hinterlegten Entschädigungssumme für die Zeit vor Vollziehung der Enteignung gebühren dem Eigenthümer, nicht dem Unternehmer.

Kommunalbesteuerung.

Gesetz vom 25. Juli 1885, betr. Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über die Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 29. Mai 1889. Entsch. XXIV No. 48 S. 230 ff.

Die Steuer, welche die Gemeinden auf Grund des Gesetzes vom 27. Juli 1885 vom Einkommen des Staatsfiskus aus den Domänen erheben, ist eine persönliche, nicht eine dingliche Abgabe, und fällt daher dem Staatsfiskus, nicht aber dem Domänenpächter zur Last.

Strafrecht.¹⁾**Reichsstrafgesetzbuch § 316 Abs. 2.**

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 14. Januar 1890. Entsch. No. 68 S. 190 ff.

Wenn auch die Pflichten der Eisenbahnbediensteten zunächst in Dienstanweisungen aufgezählt sind, so wird doch durch diese der Pflichtenkreis des Eisenbahnpersonals nicht erschöpft. Insbesondere versteht der § 316 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs unter den den Eisenbahnbediensteten obliegenden Pflichten nicht bloß diejenigen, welche in Dienstanweisungen ausdrücklich angeführt sind. Welche Pflicht den einzelnen Personen in den von der Dienstanweisung nicht vorgesehenen Fällen obliegt, ist eine in jedem Falle besonders zu beurtheilende thatsächliche Frage.

¹⁾ Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes und der Reichsanwaltschaft. Bd. XX. Leipzig, Veit & Co. 1890. Vergl. zuletzt Archiv 1890 S. 506.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des königl. Oberverwaltungsgerichts.¹⁾

Zusammengestellt von F. Seydel, Geheimer Regierungsrath.

I. Kreis- und Kommunalabgaben.

Steuerpflichtiges Einkommen des Fiskus aus dem Eisenbahnbetriebe. Aufserpreussische Betriebsstätten.

Endurtheil (II.) vom 24. Oktober 1890, Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 163.

Kommunalabgabengesetz vom 27. Juli 1885, §§ 5, 7.

Es widerstreitet nicht den gesetzlichen Bestimmungen, wenn bei Feststellung des steuerpflichtigen Reineinkommens der preussischen Staatseisenbahnen gemäß dem Kommunalabgabengesetze vom 27. Juli 1885 die auf aufserpreussische Betriebsstätten und die auf preussische Gutsbezirke entfallenden Antheile von dem Gesamteinkommen von dem letzteren in Abzug gebracht werden. Bezüglich der aufserpreussischen Betriebsstätten finden diejenigen Grundsätze entsprechende Anwendung, welche in dem Endurtheile vom 5. November 1889 (Entsch. Bd. 18 S. 86)²⁾ bezüglich der in Gutsbezirken belegenen Betriebsstätten zur Geltung gebracht sind.

II. Strafsen- und Wegebau.

Unterhaltung einer im Zuge eines öffentlichen Weges liegenden Brücke.

Endurtheil (IV.) vom 3. Juni 1890, Entsch. Bd. 19 S. 217 ff.

Eine im Zuge eines öffentlichen Weges liegende, über ein Privatgewässer führende Brücke ist von demjenigen zu unterhalten, welchem nach dem bestehenden öffentlichen Rechte die Unterhaltung der öffentlichen Wege innerhalb des betreffenden Gemeinde- oder Gutsbezirks obliegt.

Liegt eine solche Brücke derartig an den Grenzen zweier Kommunalbezirke, dafs die letzteren sich beiderseitig nur bis an das überbrückte Privatgewässer erstrecken, dieses letztere aber einem besonderen Gemeinde- oder Gutsbezirke angehört, so liegt die Unterhaltung der Brücke ausschliesslich demjenigen ob, welcher innerhalb des letztgedachten Gemeinde- oder Gutsbezirks die Wegebaulast zu tragen hat.

¹⁾ Fortsetzung der Zusammenstellungen im Archiv für Eisenbahnwesen 1879 S. 119 ff., 1880 S. 125 ff., 1881 S. 126 ff., 1883 S. 73 ff., 1884 S. 42 ff. u. S. 572 ff., 1885 S. 698 ff., 1886 S. 810 ff., 1887 S. 605 ff., 1888 S. 105 ff. u. S. 596 ff., 1889 S. 282 ff. u. S. 716 ff., 1890 S. 664 ff.

²⁾ Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 664. 665.

Verwaltungsstreitverfahren in Wegebausachen. Westpreussisches Wegebaureglement.

Endurtheil (IV.) vom 6. Mai 1890, Entsch. Bd. 19 S. 225 ff.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55, 56.

Wegereglement für Westpreußen u. s. w. vom 4. Mai 1796.

Der Richter im Verwaltungsstreitverfahren hat die Rechtskontrolle über die Verfügungen und Beschlüsse der Wegepolizeibehörden gemäß § 56 des Zuständigkeitsgesetzes in der Weise zu üben, daß er die gegen die Wegebaupflichtigen erhobenen Anforderungen nicht nur auf ihre rechtliche Zulässigkeit, sondern auch nach freiem Ermessen auf ihre Angemessenheit und Zweckmäßigkeit zu prüfen hat. Folgt daraus auch nicht seine Berechtigung, an Stelle der ergangenen Beschlüsse neue Anordnungen auf einer völlig verschiedenen thatsächlichen und rechtlichen Grundlage zu erlassen, so ist es doch nicht minder unzulässig, die Anordnungen der Wegebaupolizeibehörde im ganzen Umfange und soweit aufzuheben, als sie etwa noch in irgend einem Theile dem freien Ermessen des Verwaltungsrichters nicht entsprechen. Wo also durch den Beschluß einer Wegebaupolizeibehörde und dessen Anfechtung die Frage zur Entscheidung gestellt ist, wie ein bestehender öffentlicher Weg im Interesse des öffentlichen Verkehrs auszubauen ist, muß der Verwaltungsrichter, wenn er die Anforderungen der Wegebaupolizeibehörde nach rechtlichen oder thatsächlichen Beziehungen zu weitgehend findet, das Mindermaße dessen feststellen, was nach den maßgebenden rechtlichen und thatsächlichen Verhältnissen gefordert werden kann und muß.

Die Vorschrift im § 20 des westpreussischen Wegereglements, wonach die sogenannten „kleinen Wege“ (d. i. Kommunikationswege) überall so breit gemacht werden sollen, daß vier Pferde nebeneinander gehen können, hat es zwar nicht ausgeschlossen, daß die Kommunen ihre Kommunikationswege thatsächlich in größerer als der daselbst vorgesehenen Breite herstellen. Für die Bemessung des polizeilich Erzwingbaren bildet der § 20 dagegen eine Schranke, die, auch wenn sie nach Maßgabe der heutigen Verkehrshedürfnisse unsachlich sein sollte, doch zu Recht besteht und berücksichtigt werden muß.

Besondere Beiträge zur Unterhaltung öffentlicher Wege für deren Abnutzung durch Unternehmer von Fabriken u. s. w.

Endurtheil (IV.) vom 20. Dezember 1889, Entsch. Bd. 19 S. 231 ff.

Endurtheil (IV.) vom 22. April 1890, Entsch. Bd. 19 S. 240 ff.

Gesetze vom 26. Februar 1877, G.-S. S. 18, — vom 28. Mai 1887, G.-S. S. 277, — vom 14. Mai 1888, G.-S. S. 116.

Die durch besondere Gesetze begründete Verpflichtung der Unternehmer von Fabriken u. s. w., für die dauernde und erhebliche Abnutzung

öffentlicher Wege zu deren Unterhaltung besondere Beiträge zu zahlen, wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Fabriken bereits vor Erlaß der die Beitragspflicht in den einzelnen Provinzen einführenden Gesetze in Betrieb gesetzt sind.

Die Beitragsforderungen erstrecken sich regelmäßig auf die vor ihrer Erhebung bereits stattgefundene Abnutzung der Wege durch den Fabrikbetrieb. Die Abmessung eines zutreffenden Beitrages läßt sich der ganz überwiegenden Regel nach nur auf der Grundlage thatsächlich bereits für den Wegebaupflichtigen erwachsener Ausgaben und einer bereits in Folge des Betriebes vollzogenen Wegeabnutzung, also für die Vergangenheit bewirken. Eine Festsetzung für die Zukunft kann nur in solchen seltenen Fällen vorgenommen werden, wo sowohl der Umfang des Fabrikbetriebes wie dessen Einwirkung auf die Wegeabnutzung und die dadurch entstehenden Kosten mit völliger Sicherheit im Voraus zu bestimmen sind.

Die Besitzer der beteiligten Fabriken u. s. w. sind niemals zu einer Klage berechtigt; sie können daher auch nicht auf diesem Wege die Herabsetzung eines ihnen auferlegten Beitrages erwirken.

Anlage und Unterhaltung neuer Straßen. Zuständigkeitsverhältnisse.

Endurtheil (IV.) vom 11. April 1890, Entsch. Bd. 19 S. 242 ff.

Endurtheil (IV.) vom 10. Juni 1890, Entsch. Bd. 19 S. 247 ff.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875. §§ 12, 15.

Die Polizeibehörden sind nicht zuständig, die Erfüllung derjenigen Verpflichtungen zu erzwingen, welche bezüglich des Baues und der Unterhaltung der Straßen den Unternehmern neuer Straßenanlagen oder den angrenzenden Eigenthümern durch Ortsstatut gemäß § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 auferlegt sind. Das wegebaupflichtige Rechtssubjekt, an welches die Polizeibehörde sich in diesen Fällen zu halten hat, ist regelmäßig die Stadtgemeinde. Eine Befugniss, die ihr obliegende Wegebaukosten durch Ortsstatut derartig auf Privatpersonen zu übertragen, daß sie die Wegebaupolizeibehörde an diese verweisen könnte, ist der Gemeinde nicht beigelegt.

Die von den angrenzenden Eigenthümern bei dem Anbau an den neuen Straßen zu leistenden Geldbeiträge haben die rechtliche Natur einer Gemeindelast und sind als solche lediglich von der Stadtgemeinde zu fordern. Etwaige Streitigkeiten zwischen der letzteren und den Eigenthümern können daher nur auf dem für den Streit über Gemeindelasten vorgeschriebenen Wege (§§ 18, 34 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883) zum Austrage gebracht werden.

Herstellung und Unterhaltung der Bürgersteige.

Endurtheil (II.) vom 18. März 1890 und vom 14. März 1890, Entsch. Bd. 19 S. 70 ff., 77 ff.

A. L.-R. I 8, §§ 81, 82.

Eine Gemeinde ist nicht befugt, die ihr — sei es nach dem allgemeinen öffentlichen Rechte oder zufolge einer der Polizeibehörde gegenüber in rechtsverbindlicher Weise geschehenen Uebernahme — obliegende Herstellung und Unterhaltung der Bürgersteige als Naturalleistung den Straßensadjazenten aufzuerlegen. Wohl aber darf sie die letztere zur Leistung entsprechender Präcipualbeiträge zu den ihr aus der Herstellung und Unterhaltung der Bürgersteige erwachsenden Kosten, als einer besonderen Abgabe, heranziehen, jedoch unbeschadet des Satzes, daß die Bestätigung von Gemeindebeschlüssen, durch welche „besondere“ Gemeindesteuern eingeführt werden, der ministeriellen Zustimmung bedarf.¹⁾

Beitragspflicht zu den Kosten neuer Straßenanlagen.

Endurtheil (II.) vom 16. Mai 1890, Entsch. Bd. 19 S. 83 ff.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Die Beitragspflicht der Adjazenten zu den Kosten einer neuen Straßenanlage ist nicht erst dadurch bedingt, daß der diese Straßenanlage umfassende Bebauungsplan zur Zeit der Neuanlage bereits öffentlich bekannt gemacht war. Dieselbe ist vielmehr schon dann begründet, wenn die Neuanlage erfolgt ist zu einer Zeit, wo der die betreffende Straßenumfassende Bebauungsplan aufgestellt und die Einleitung des die Feststellung von Fluchtlinien bezweckenden Verfahrens seitens der Gemeindebehörden beschlossen war.

Verlegung öffentlicher Wege.

Endurtheile (IV.) vom 25. Februar und vom 1. Juli 1890, Entsch. Bd. 19 S. 256, 259 ff.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 57.

Der § 57 des Zuständigkeitsgesetzes gewährt im Streite über die Einziehung eines öffentlichen Weges jedem aus dem Publikum ohne alle Einschränkung Einspruch und Klage.

¹⁾ Die vorstehende Entscheidung betrifft nur das Gebiet der Städteordnung für die sechs östlichen Provinzen vom 30. Mai 1853 und der Städteordnung für die Provinz Westfalen vom 19. März 1856. — Vergl. auch die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts vom 13. Februar 1884, Archiv für Eisenbahnwesen 1884 S. 576, und vom 16. Mai 1888, daselbst 1889 S. 285.

Unter der Verlegung eines öffentlichen Weges im Sinne des § 57 a. a. O. kann nicht jede Regulirung eines Wegetheils verstanden werden, bei welcher zum Zwecke der Gradelegung oder sonstigen Verbesserung ein Stück des Wegekörpers durch ein anderes ersetzt wird. Vielmehr muß unterschieden werden, ob nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse das Wegestück eine solche Bedeutung und Selbständigkeit in Anspruch nehmen kann, daß es als Weg im Gegensatz zum Wegetheil zu behandeln ist oder nicht.

Begriff einer Privatstrasse.

Endurtheil (IV.) vom 1. April 1890, Entsch. Bd. 19 S. 367 ff.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, §§ 1, 2, 12.

Der Begriff einer Privatstrasse darf nicht auf solche Straßen angewendet werden, welche zwar für den öffentlichen Verkehr und den Anbau mit Zustimmung der Polizeibehörde bestimmt sind, aber von den Unternehmern der Anlage oder von den Eigenthümern, sei es der Strasse selbst, sei es der angrenzenden Grundstücke, unterhalten werden und sich im Privatbesitze befinden. Solche Straßen sind öffentliche Straßen, da die Öffentlichkeit eines Weges dadurch nicht ausgeschlossen wird, daß seine Unterhaltung einem anderen Rechtsobjekte, als dem regelmäÙig Wegebaupflichtigen obliegt und daß sein Grund und Boden im Privateigenthum eines Dritten steht. Eine Privatstrasse im Rechtssinne ist nur da vorhanden, wo die Strasse der Verfügungsgewalt des Eigenthümers unterliegt und kraft derselben dem öffentlichen Verkehr entweder thatsächlich entzogen ist, oder doch jeder Zeit entzogen werden kann.

Das Gesetz vom 2. Juli 1875 beschäftigt sich mit derartigen Straßen überhaupt nicht; es bezieht sich vielmehr lediglich auf öffentliche Straßen. Deshalb ist auch die Anlegung einer wirklichen Privatstrasse durch das Gesetz weder ausdrücklich verboten, noch mittelbar ohne Weiteres unthunlich gemacht.

III. Baupolizei.

Errichtung neuer Ansiedelungen.

Endurtheile (IV.) vom 29. November 1889, 23. März und 10. Juni 1890, Entsch. Bd. 19 S. 393 ff.

Ansiedelungsgesetz vom 25. August 1876, §§ 13, 15, 18, 19.

Eine Ansiedelung im Sinne des Gesetzes vom 25. August 1876 liegt immer nur dann vor, wenn „nicht innerhalb“ einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft ein Wohnhaus errichtet werden soll.

In Gemäßheit des § 15 a. a. O. kann die Ansiedelungsgenehmigung versagt werden, wenn gegen die Ansiedelung von dem Eigenthümer u. s. w. eines benachbarten Grundstücks oder von dem Vorsteher der Gemeinde u. s. w. Einspruch erhoben und der Einspruch durch Thatsachen begründet wird, welche die Annahme rechtfertigen, daß die Ansiedelung den Schutz der Nutzungen benachbarter Grundstücke aus dem Feld- oder Gartenbau, aus der Forstwirtschaft, der Jagd oder der Fischerei gefährden werde. Hienach ist die Versagung der Ansiedelungsgenehmigung unter den im § 15 bezeichneten Voraussetzungen nicht unbedingt geboten, sondern vielmehr in das verständige Ermessen der zur Entscheidung berufenen Behörde gestellt.

Andere öffentliche Interessen als die im § 15 a. a. O. hervorgehobenen des Schutzes der Nutzungen benachbarter Grundstücke können zwar für die Ertheilung der Ansiedelungsgenehmigung in Betracht kommen, nicht aber für die Versagung derselben.¹⁾

Errichtung neuer Ansiedelungen in der Provinz Hannover.

Endurtheil (IV.) vom 18. März 1890, Entsch. Bd. 19 S. 406 ff.

Gesetz, betr. die Gründung neuer Ansiedelungen in der Provinz Hannover, vom 4. Juli 1887, §§ 15, 16.

Nach § 15 Abs. 3 des Ansiedelungsgesetzes für die Provinz Hannover vom 4. Juli 1887 ist die Ansiedelungsgenehmigung zu versagen, wenn und so lange die Gemeinden-, Kirchen- und Schulverhältnisse der Ansiedelung nicht in einer dem öffentlichen Interesse und den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Weise geordnet sind. Dieser Vorschrift kann nur dadurch Genüge geleistet werden, daß der Unternehmer den Nachweis erbringt, daß die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse der Ansiedelung in der vom Gesetze bezeichneten Weise geordnet sind. Der erforderliche Nachweis wird regelmäfsig durch eine von den zuständigen Gemeinde- oder Verbandsorganen, nöthigenfalls von den Aufsichtsbehörden abzugebende Erklärung des Inhalts zu führen sein, daß die Ordnung erfolgt oder eine Regelung entbehrlich sei.

¹⁾ In Betreff der Errichtung von Bahnwärterwohnhäusern ausserhalb der im Zusammenhange gebauten Ortschaften vergl. Endurtheil vom 25. Juni 1879, Entsch. Bd. 5 S. 392.

IV. Wasserrecht.

Räumung der Wasserläufe. Hannoversches Recht.

Endurtheil (III.) vom 9. Juni 1890, Entsch. Bd. 19 S. 302 ff.

Hannoversches Gesetz vom 22. August 1847 (Hannov. G.-S. S. 263 .

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 66.

Eine aus dem öffentlichen Rechte herzuleitende, polizeilich erzwingbare Pflicht der Anlieger eines Wasserlaufes zu dessen Räumung besteht in der Provinz Hannover nur bei natürlichen, nicht aber bei künstlich hergestellten Wasserläufen. Jene Pflicht erstreckt sich auch auf solche natürlichen Wasserzüge, welche später, insbesondere im Theilungsverfahren, begradigt worden sind.¹⁾

V. Andere Entscheidungen.

Berücksichtigung der Eisenbahngrundstücke bei Vertheilung von Jagdpachterträgen.

Endurtheil (III.) vom 27. März 1890, Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 1030

Jagdpolizeigesetz vom 7. März 1850, §§ 4, 8, 11.

Das Jagdpolizeigesetz vom 7. März 1850 unterscheidet bei der Zuweisung zu den gemeinschaftlichen Jagdbezirken nicht, ob auf den betreffenden Grundstücken die Jagd rechtlich oder thatsächlich erschwert ist, insbesondere gewisse Arten der Ausübung der Jagd verboten oder unmöglich sind. Es liegt daher auch kein Grund für die Annahme vor, daß die als Bahnkörper oder Wege benutzten Grundstücke um dieser Eigenschaft willen von dem gemeinschaftlichen Jagdbezirke ausgeschlossen seien. Bei der Vertheilung des Jagdpachtertrages eines gemeinschaftlichen Jagdbezirkes sind daher auch diese Grundstücke mit zu berücksichtigen.

Polizeiliche Genehmigung der zu Privat Zwecken hergestellten Geleisanlagen.

Endurtheil (I.) vom 13. September 1890, Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 154.

Es ist zulässig, für den Fall, daß private Geleisanlagen in einem Bezirke in größerer Anzahl entstehen oder zu erwarten sind, durch Polizeiverordnung allgemein die Voraussetzungen, unter welchen solche zugelassen werden, vorzuschreiben oder auch zur Kontrolle, daß diese im Einzelfalle genügend beachtet werden, die vorgängige Vorlage des Projektes und dessen Genehmigung anzuordnen. Fehlt es an einer Rechtsnorm, so bedarf es zur Herstellung solcher Geleisanlagen einer polizeilichen Genehmigung

¹⁾ Vergl. auch Endurtheil vom 6. Februar 1888, Entsch. Bd. 16 S. 313 ff., Archiv für Eisenbahnwesen 1889 S. 288.

nicht. Die Polizei würde erst, nachdem Störungen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit oder Gefahren eingetreten sind, oder doch nach verständigem Ermessen zu befürchten stehen, einzuschreiten befugt sein, nicht aber schon wegen der bloßen Möglichkeit künftiger Störungen.

Krankenversicherung der Arbeiter.

1. Endurtheil (III.) vom 10. April 1890, Entsch. Bd. 19 S. 343 ff.

Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883, §§ 57, 58.

Durch die Bestimmungen im Abs. 3 des § 57 und im Abs. 2 des § 58 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 ist den Betriebsunternehmern und Kassen, welche die einer Gemeinde oder einem Armenverbande obliegende Verpflichtung zur Unterstützung hilfsbedürftiger Personen erfüllt haben, ein im Verwaltungsstreitverfahren verfolgbarer Regreßanspruch gegen die Gemeinde oder den Armenverband nicht verliehen. Der Abs. 3 des § 57 hat gleich dem Abs. 2 lediglich den gegen die Krankenkassen zu nehmenden Regreß zum Gegenstande. Sein Inhalt ist der, daß unter derselben Voraussetzung und in demselben Umfange, wie sich nach Abs. 2 der Uebergang des dem Kassenmitgliede gegen die Krankenkasse zustehenden Unterstützungsanspruchs auf die Gemeinde und den Armenverband vollzieht, dieser Uebergang auf Betriebsunternehmer und Kassen, welche die den Gemeinden und Armenverbänden obliegende Verpflichtung zur Unterstützung hilfsbedürftiger Personen auf Grund gesetzlicher Vorschrift erfüllt haben, stattfinden soll. Erst im Abs. 4 behandelt der § 57 einen nicht gegen die Gemeindekrankenversicherung oder Krankenkasse, sondern von ihr zu nehmenden Regreß.

Für die Anwendung des dargelegten Inhalts des Abs. 3 des § 57 fehlen in Preußen die Voraussetzungen, da gesetzliche Vorschriften, wie sie der Abs. 3 in Bezug nimmt, in Preußen nicht bestehen.

2. Endurtheil (III.) vom 28. April 1890, Entsch. Bd. 19 S. 351 ff.

Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883, § 1.

Die von dem Unternehmer eines Gewerbebetriebes mit Hilfe unselbständiger Arbeiter ausgeführte Herstellung und Unterhaltung der für den Betrieb erforderlichen Werkzeuge, Maschinen und sonstigen Betriebsmittel, insofern sie nach der Einrichtung, welche dem Betriebe gegeben ist, mit zu dem Gegenstande des Unternehmens gehört, bildet einen Theil des Gewerbebetriebes selbst. Die mit solchen Arbeiten beschäftigten Personen sind daher als in dem Gewerbebetriebe selbst beschäftigt anzusehen und dementsprechend versicherungspflichtig.

Vorbedingungen für das Zustandekommen eines Kreisausschufsbeschlusses.

Endurtheil (III.) vom 12. Juni 1890. Entsch. Bd. 19 S. 4 ff.

Kreisverordnung vom 13. Dezember 1872, § 131.

Ein vollgültiger Beschluss des Kreisausschusses über einen durch Beschlussfassung zu erledigenden Gegenstand kann durch Einforderung und Verlautbarung schriftlicher Erklärungen der zu einer Sitzung nicht versammelten Mitglieder des Kreisausschusses nicht herbeigeführt werden.

„Rechtskraft“ der im Beschwerdeverfahren gegen polizeiliche Verfügungen ergangenen Bescheide.

Endurtheil (IV.) vom 3. Dezember 1889, Entsch. Bd. 19 S. 375 ff.

Polizeiliche Verfügungen können, auch wenn sie im förmlichen Beschwerdeverfahren aufser Kraft gesetzt sind, mit voller rechtlicher Wirkung von Neuem erlassen werden, und sind nicht unter Bezugnahme auf die im Beschwerdeverfahren endgültig ergangenen Bescheide aus dem Grunde der rechtskräftig entschiedenen Sache (res judicata) anfechtbar. Der Ausdruck „Rechtskraft“ hat auf dem Gebiete des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens immer nur die Bedeutung, dass entweder den Betheiligten, wenn sie den Bescheid nicht angreifen, das Recht zu einer weiteren Anfechtung der polizeilichen Verfügung verloren geht, oder dass die Verfügung, wenn sie in der Beschwerdeinstanz aufgehoben wird, gegen die Betheiligten nicht mehr in Vollzug gesetzt werden kann. Darüber hinaus erstreckt sich die Rechtswirkung der Bescheide nicht; insbesondere kann nicht dadurch, ebenso wie durch ein rechtskräftiges Urtheil, ein bestimmtes Rechtsverhältniss zwischen der Polizeibehörde und dem Betheiligten ein für alle Male festgestellt werden.

Gesetzgebung.**Deutsches Reich. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.**

Dem Reichstage zur verfassungsmässigen Beschlussnahme am 13. Februar 1891 vorgelegt. (Drucks. 241.)

Preussen. Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnetzes.

Dem Abgeordnetenhouse am 9. Februar 1891 vorgelegt. (Drucks. No. 90.)

Der Inhalt dieses Gesetzentwurfs ist in dem Aufsätze S. 263 ff. dieses Heftes mitgetheilt.

Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. Februar 1891, betr. Fürsorge für die in Käfigen und dergl. zur Beförderung gelangenden Thiere.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 9.)

Württemberg. Verfassungsgesetz vom 20. Dezember 1888, betr. die Abänderung des § 30 der Verfassungsurkunde.

Veröffentl. in No. 42 des Regierungsblattes für das Königreich Württemberg vom 30. Dezember 1888 S. 445 f.

Art. 1.

An die Stelle des § 30 der Verfassungsurkunde tritt die nachfolgende Bestimmung:

Niemand kann gezwungen werden, sein Eigenthum und andere Rechte für allgemeine Staats- oder Korporationszwecke abzutreten, ehe über die Nothwendigkeit in dem gesetzlich bestimmten Verfahren von der zuständigen Behörde entschieden und volle Entschädigung geleistet worden ist. Entsteht aber ein Streit über die Summe der Entschädigung und will sich der Eigenthümer bei der Entscheidung der Verwaltungsbehörde nicht beruhigen, so ist die Sache im ordentlichen Rechtswege zu erledigen, einstweilen aber die von jener Stelle festgesetzte Summe ohne Verzug ausbezahlen.

Den politischen Gemeinden sind bezüglich der Zulässigkeit der Zwangsenteignung die Kirchengemeinden gleichgestellt.

Art. 2.

Die Ziffer 3 des § 60 der Verfassungsurkunde wird aufgehoben.

Unsere sämtlichen Ministerien sind mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Gesetz vom 20. Dezember 1888, betr. die Zwangsenteignung von Grundstücken und von Rechten an Grundstücken.

Veröffentl. in No. 42 des Regierungsblattes für das Königreich Württemberg vom 30. Dezember 1888 S. 446 ff.

Erster Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Die Zwangsenteignung von Grundstücken und von Rechten an Grundstücken kann nur im Fall der Nothwendigkeit derselben für ein Unternehmen zu allgemeinen Staats- oder Korporationszwecken und gegen vorgängige volle Entschädigung auf Grund des in dem gegenwärtigen Gesetze bestimmten Verfahrens stattfinden. (Gesetz, betr. die Abänderung des § 30 der Verfassungsurkunde, vom 20. Dezember 1888.)

Art. 2.

Die Zulässigkeit der Zwangsenteignung für ein bestimmtes Unternehmen wird durch eine nach Anhörung des Staatsministeriums ergehende königl. Entschliessung festgestellt. Dieselbe bestimmt das Unternehmen nach seinem Umfang und den allgemeinen Grundzügen der Ausführung, den Unternehmer, für welchen die Enteignung stattfindet, sowie die Art seiner Vertretung in dem Enteignungsverfahren und endlich die Behörde, welcher die Verrichtungen der Enteignungsbehörde zukommen.

Ist der Unternehmer eine Privatperson oder Privatgesellschaft, so werden durch die königl. Entschliessung zugleich die Bedingungen festgesetzt, welche demselben, namentlich in Betreff der Kautionsleistung wegen der ihm obliegenden Verpflichtungen, anzuerlegen sind.

Mit den Verrichtungen der Enteignungsbehörde wird bei Unternehmungen zu allgemeinen Staatszwecken eine höhere Verwaltungsbehörde beauftragt werden, welcher die Wahrnehmung des Staatszwecks, für welchen die Enteignung stattfindet, obliegt. Bei Enteignungen für Korporationszwecke wird eine Kreisregierung als Enteignungsbehörde bestellt werden.

Die königl. Entschliessung, durch welche die Enteignung für zulässig erklärt worden ist, wird durch das Regierungsblatt und den Staatsanzeiger veröffentlicht.

Art. 3.

Grundstücke und Rechte des Staats unterliegen der Zwangsenteignung nur in dem Umfange, in welchem sie nicht nach der auf Grund vorgängiger Beschlussfassung des Staatsministeriums ergehenden Erklärung des zuständigen Ministeriums für allgemeine Staatszwecke erforderlich sind.

Diese Bestimmung findet auf Grundstücke der Korporationen, welche dem dienstlichen Gebrauch eines Zweigs der Staatsverwaltung gewidmet sind, entsprechende Anwendung.

Art. 4.

Gegenstand der Enteignung kann sowohl die Entziehung als die dauernde oder vorübergehende Beschränkung des Eigenthums sowie von Rechten an Grundstücken sein.

Eine vorübergehende Beschränkung kann höchstens auf die Dauer von drei Jahren und nur in dem Fall stattfinden, wenn dadurch die Beschaffenheit des Grundstücks nicht wesentlich oder dauernd verändert wird.

Art. 5.

Die Enteignung erstreckt sich auf die Abtretungen, welche nothwendig sind

1. zur planmässigen Herstellung derjenigen Anlagen (Gebäude, Einrichtungen und Nebenanlagen), welche der Zweck des Unternehmens erfordert;
2. zur planmässigen Herstellung der in Art. 7 Abs. 1 und 2 bezeichneten Anlagen und Einrichtungen;
3. für die behufs der planmässigen Herstellung der in Ziff. 1 und 2 erwähnten Anlagen erforderlichen Ablagerungen von Erde, Schutt u. dergl. aus Abgrabungen, Einschnitten, Tunnels u. s. w., oder zum Zweck der Gewinnung der für Anschüttungen, Dämme nöthigen Materialien.

Die vorübergehende Benützung fremder Grundstücke nach der Bestimmung des Art. 4 Abs. 2 kann insbesondere zu Interimswegen, zu Werk- und Lagerplätzen, Bauhütten u. s. w. in Anspruch genommen werden.

Art. 6.

Haudlungen, welche zur Vorbereitung des Unternehmens erforderlich sind, mufs auf Anordnung der Enteignungsbehörde, solange aber eine solche noch nicht bestellt ist, auf Anordnung der höheren Verwaltungsbehörde oder der Kreisregierung (Art. 2 Abs. 3) der Besitzer (Eigenthümer, Nutzniefsler, Pächter oder Miether) auf seinem Grund und Boden geschehen lassen. Es ist ihm jedoch der hierdurch etwa entstehende, nöthigenfalls im Rechtsweg festzustellende Schaden zu vergüten. Zur Sicherstellung kann dem Unternehmer, wenn derselbe eine Privatperson oder eine Privatgesellschaft ist, eine angemessene, vor Beginn der Handlungen zu hinterlegende Kautions auferlegt werden.

Die Verfügung, wodurch die Ermächtigung zur Vornahme solcher Vorarbeiten erteilt wird, mufs die Art und den Umfang dieser Vorarbeiten, sowie die Behörde oder Personen, welche mit deren Vornahme beauftragt sind, bezeichnen und ist durch das Oberamt in den betreffenden Gemeinden bekannt zu machen.

Von dem Beginn der Vorarbeiten ist mindestens zwei Tage zuvor unter Bezeichnung der Theile der Markung, auf welchen dieselben stattfinden sollen, dem Ortsvorsteher Anzeige zu machen, welcher die Betheiligten zu benachrichtigen hat. Derselbe ist ermächtigt, den mit den Vorarbeiten beauftragten Personen auf Kosten des Unternehmers einen beeidigten Schätzer heizugeben, um vorkommende Beschädigungen sogleich festzustellen und abzuschätzen. Der durch die Schätzung ermittelte Schaden ist vorbehaltlich dessen anderweitiger Feststellung im Rechtswege den Betheiligten sofort auszubezahlen.

Bei Betretung von Gehäuden und eingefriedigten Räumen ist auf Verlangen des Besitzers den mit den Vorarbeiten beauftragten Personen auf Kosten des Unternehmers eine Urkundsperson heizugeben.

Die Ermächtigung zu Vorarbeiten kann auch auf die Vornahme von Veränderungen, wie Ausgrabungen, Fällung von Bäumen, Entfernung von Einfriedigungen u. s. w., mit Ausnahme jedoch der Zerstörung von Baulichkeiten, ausgedehnt werden, wenn und soweit solche Veränderungen zur Vorbereitung des Unternehmens unumgänglich nothwendig sind. Wird der Ermächtigung ungeachtet gegen die Vornahme solcher Veränderungen oder die Ausdehnung derselben Widerspruch erhoben, so hat das Oberamt endgiltig zu entscheiden. Bis zu dieser Entscheidung ist der zur Zeit der Erhebung des Widerspruchs vorhandene Zustand unverändert zu belassen, vorbehaltlich der Befugniß des Unternehmers, für bereits begonnene Vorarbeiten die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.

Art. 7.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die durch die Ausführung des Unternehmens bedingten Aenderungen an andern öffentlichen Anlagen und Einrichtungen jeder Art (Wegen, Flüssen, Kanälen, Brücken u. s. w.) nach Maßgabe der von den zuständigen Verwaltungsbehörden zu treffenden Anordnungen in der Art herzustellen, dafs dadurch dem öffentlichen Bedürfnis in gleichem Mafse, wie durch die bisherigen Einrichtungen, genügt wird.

Er hat ferner auf seine Kosten diejenigen Anlagen und Einrichtungen herzustellen, welche in Folge der Ausführung oder des Betriebs des Unternehmens im öffentlichen Interesse geboten oder erforderlich sind, um die benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und gegen Nachtheile soweit möglich zu schützen, vorbehalt-

lich übrigen des Rechtswegs hinsichtlich etwaiger privatrechtlicher Ansprüche wegen Benachtheiligung des Nachbarenthums.

Soweit durch die spätere Unterhaltung der nach Abs. 1 und 2 im öffentlichen Interesse herzustellenden Anlagen ein Aufwand verursacht wird, welcher die Unterhaltungspflicht in Ausübung der früheren Anlagen übersteigt, hat der Unternehmer für die Mehrkosten Ersatz zu leisten. Der Betrag dieser Entschädigung wird von der zuständigen Verwaltungsstelle festgesetzt. Im Streitfall entscheiden die Verwaltungsgerichte.

Zweiter Titel.

Von der Entschädigung für die Enteignung.

Art. 8.

Die durch die Enteignung begründete Pflicht zur Entschädigung liegt dem Unternehmer ob.

Die Entschädigung ist in Geld zu leisten.

Art. 9.

Die Entschädigung für die Entziehung des Eigenthums umfasst den Werth des abzutretenden Grundstücks einschliesslich der mitenteigneten Zubehörden und Früchte, sowie den etwaigen weiteren Schaden, welcher durch die Enteignung verursacht worden ist.

Art. 10.

Für die Bemessung des Werths ist der Zeitpunkt der Verhandlung über die Festsetzung der Entschädigungssumme (Art. 28) maßgebend. Eine Erhöhung oder Verminderung des Werths, welche erst in Folge des Unternehmens eintritt, kommt hierbei nicht in Anschlag.

Die Möglichkeit einer künftigen vortheilhafteren Benützung oder Verwendung des Grundstücks kommt nur insoweit in Betracht, als dadurch der Werth desselben bereits erhöht ist.

Art. 11.

Ist das abzutretende Grundstück Theil eines in örtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Gesamtgrundbesitzes, so richtet sich die Entschädigung für den abzutretenden Theil nach der Verminderung des Werthes, welche das Ganze durch die Abtretung des Theiles erleidet.

Die Entschädigung begreift auch den Schaden, welcher in Betreff des übrig bleibenden Grundbesitzes durch die Enteignung verursacht wird. Hierunter ist insbesondere derjenige begriffen, welchen der übrig bleibende Grundbesitz durch die Art der Benützung der von demselben abgetrennten Theile oder der Anlagen, welche darauf errichtet werden, erleidet.

Der dem Enteigneten bezüglich des Restgrundstücks durch das Unternehmen zugehende Schaden kommt in soweit nicht in Betracht, als die entstehenden Nachtheile durch entstehende Vortheile aufgewogen werden.

Der Eigenthümer kann verlangen, dass ihm das Ganze abgenommen werde, wenn dasselbe durch die Abtretung eines Theiles so verkleinert oder zerstückelt werden würde, dass der übrig bleibende Grundbesitz nach seiner seitherigen Bestimmung nicht mehr zweckentsprechend benützt werden kann.

Trifft die geminderte Benützbarkeit nur bestimmte Theile des Gesamtgrundbesitzes, so beschränkt sich die Verbindlichkeit zur Mitübernahme nur auf diese Theile. Bei Gebäuden, welche theilweise in Anspruch genommen werden, umfasst die Verbindlichkeit jedenfalls das ganze Gebäude.

Art. 12.

Die seitherige Benützungsart kann bei der Berechnung des außer dem Werth zu ersetzenden Schadens nur bis zu dem Betrag des Aufwands in Berücksichtigung kommen, welcher für die Einrichtungen zu dem Zweck erforderlich ist, um ein anderes Grundstück in der gleichen Weise und mit demselben Nutzen gebrauchen zu können.

Art. 13.

Für Neubauten, Anpflanzungen, sonstige neue Anlagen und Verbesserungen wird, wenn aus der Art der Anlage, dem Zeitpunkt ihrer Errichtung oder anderen Umständen hervorgeht, daß dieselben nur in der Absicht vorgenommen sind, eine höhere Entschädigung zu erzielen, beim Widerspruch des Unternehmers eine Vergütung nur insoweit gewährt, als durch die Verbesserungen der Unternehmer bereichert wird.

Art. 14.

Haftet auf dem abzutretenden Grundstück eine Dienstbarkeit, so wird die Entschädigung des Dienstbarkeitsberechtigten insoweit, als sie nicht in der für die Abtretung des Grundstücks dem Eigenthümer zu leistenden Geldentschädigung oder in der an denselben zu gewährenden Nutznießung begriffen ist, besonders bemessen.

Bei anderen dinglichen Rechten an dem abzutretenden Grundstück (Pfandrechten, Reallasten u. s. w.) tritt die dem Eigenthümer zu leistende Geldentschädigung an die Stelle des Grundstücks.

Pächter und Miether des abzutretenden Grundstücks können das erweisliche Interesse, welches sie an der Fortsetzung des Pachts oder der Miethe bis zu deren Ablauf oder bis zum nächsten Kündigungstermin hatten, von dem Unternehmer ersetzt verlangen.

Art. 15.

Die Entschädigung für die Entziehung von Rechten, sowie für die Auferlegung von Beschränkungen ist nach denselben Grundsätzen zu bestimmen, wie für die Entziehung des Eigenthums.

Würde durch eine dauernde Beschränkung das Grundstück in einer Weise belastet, daß dasselbe nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckentsprechend benützt werden könnte, so kann der Eigenthümer verlangen, daß statt der Auferlegung der Beschränkung das Eigenthum von dem Unternehmer erworben werde.

Dritter Titel.

Von dem Verfahren zur Feststellung des Plans.

Art. 16.

Behufs der Einleitung des Enteignungsverfahrens ist von dem Unternehmer der unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Art. 7 aufzustellende Plan über die Ausführung des Unternehmens der Enteignungsbehörde zur Prüfung vorzulegen.

Die Enteignungsbehörde hat, soweit dies noch erforderlich, bei den zuständigen Behörden die Genehmigung des Plans herbeizuführen und nach Maßgabe der hierbei etwa ertheilten Vorschriften, sowie in Berücksichtigung der dem Unternehmer nach Art. 7 hinsichtlich des Nachbar-eigenthums obliegenden Verpflichtungen die erforderlichen Ergänzungen und Aenderungen anzuordnen.

Art. 17.

Der Plan (Art. 16) ist öffentlich bekannt zu machen.

Zu diesem Zweck hat der Unternehmer je für den Umfang einer Gemeindegemarkung, auf welcher eine Enteignung stattfinden soll, eine besondere Ansfertigung des Plans nebst den erforderlichen Beschreibungen und Zeichnungen (Detailplänen, Profilen u. s. w.) bei der Enteignungsbehörde einzureichen.

In den Beilagen sind insbesondere die Aenderungen an öffentlichen Wegen und sonstigen öffentlichen Anlagen, sowie die Einrichtungen, welche zum Schutze gegen Gefahren und Nachtheile (Art. 7) getroffen werden sollen, darzustellen, ferner die Grundstücke und Rechte, welche ganz oder theilweise für das Unternehmen abgetreten werden sollen, oder bezüglich welcher eine Beschränkung in Frage kommt, letzterenfalls mit Angabe der Art und des Umfangs der Beschränkung, unter dem Namen der Eigenthümer der einzelnen Grundstücke zu verzeichnen.

Die Enteignungsbehörde kann die Vorlegung weiterer Zeichnungen oder Beschreibungen verlangen.

Art. 18.

Die Pläne und Beilagen sind durch das Oberamt dem Ortsvorsteher mit der Weisung mitzutheilen, solche während 14 Tagen auf dem Rathhaus zu Jedermanns Einsicht aufzulegen.

Die Zeit, während welcher die Einsicht des Plans eröffnet wird, ist von dem Oberamt durch Einrücken in den Staatsanzeiger und das Amtsblatt des betreffenden Bezirks, sowie durch Anschlag an dem Rathhaus der Gemeinde mit der Aufforderung bekannt zu machen, etwaige Einwendungen gegen den Plan bei Gefahr der Nichtberücksichtigung innerhalb dieser Frist gemäß Art. 20 Abs. 1 geltend zu machen.

Art. 19.

Die Einwendungen gegen den Plan können die Nothwendigkeit der Abtretung der einzelnen Grundstücke und Rechte, sowie die Art und den Umfang der Abtretung betreffen. Zur Geltendmachung von Einwendungen sind diejenigen befugt, welche bei den nach dem Plan erforderlichen Enteignungen unmittelbar (Art. 9 und 15) oder als Nebenberechtigte (Art. 14) betheiligt sind.

Dem Gemeinderath steht die Befugnis zu, bei der Enteignungsbehörde vom Standpunkt des Gemeindeinteresses Erinnerungen gegen den Plan zu machen. Anträge bei der Enteignungsbehörde zu stellen, sind auch diejenigen befugt, welche die Herstellung einer nach Art. 7 Abs. 2 zum Schutze des Nachbar-eigenthums erforderlichen Anlage bezwecken.

Art. 20.

Die nach Art. 19 Abs. 1 zu erhebenden Einwendungen sind innerhalb der Frist des Art. 18 bei dem Ortsvorsteher schriftlich einzureichen oder zu Protokoll zu geben.

Nach Verfluß der Frist ist der Plan sammt Beilagen von dem Ortsvorsteher binnen weiterer acht Tage mit der Beurkundung über die Dauer der Anfechtung und

unter Anschluß der erhobenen Einwendungen und der Erinnerungen des Gemeinderaths an das Oberamt einzusenden.

Dem Vertreter des Unternehmens ist zur Erklärung über die erhobenen Einwendungen unter Mittheilung der Akten eine angemessene Frist zu gewähren.

Art. 21.

Sind Einwendungen nicht erhoben worden oder haben dieselben ihre Erledigung gefunden, so wird von der Enteignungsbehörde sofort der Plan gemäß Art. 23 festgestellt.

Andernfalls hat zunächst eine mündliche Verhandlung vor einer hierfür zu stellenden Kommission stattzufinden.

Der Vorstand, sowie die nach Erfordernis zu berufenden sachverständigen Mitglieder dieser Kommission werden von demjenigen Ministerium ernannt, in dessen Geschäftskreis das betreffende Unternehmen fällt.

Der Oberamtmann des betreffenden Bezirks ist, falls er nicht selbst zum Vorstand der Kommission bestellt wird, zu den Verhandlungen der Kommission als Mitglied beizuziehen.

Art. 22.

Ort und Zeit der Verhandlung sind, falls dies noch nicht in der Bekanntmachung des Oberamts geschehen ist, von dem Vorstände der Kommission vorher in der betreffenden Gemeinde öffentlich bekannt zu machen. Die Vertreter des Unternehmens wie der Gemeinde, ferner die Betheiligten, welche innerhalb der Frist des Art. 18 Einwendungen erhoben haben, sind dazu besonders vorzuladen und in der Verhandlung mit ihren Erklärungen und Anträgen zu hören.

Außerdem kann jeder, welcher bei einer erhobenen Einwendung betheiligt ist, oder von seiner Befähigung, selbständig Einwendungen geltend zu machen, Gebrauch machen will, erscheinen und Anträge stellen.

Im Falle des Ausbleibens der Betheiligten gelten die von ihnen erhobenen Einwendungen als fallen gelassen. Ueber Erinnerungen des Gemeinderaths, soweit sie auf die Enteignungen von Einflüssen sind, ist jedenfalls zu verhandeln.

Die Verhandlung hat sich auf die Entschädigungsfrage nicht zu erstrecken.

Ueber die Verhandlung, mit welcher nöthigenfalls die Besichtigung der in Frage kommenden Oertlichkeiten, sowie weitere zur Aufklärung des Sachverhalts dienliche Erhebungen und Vernehmungen zu verbinden sind, ist ein Protokoll zu führen.

Art. 23.

Nach Beendigung der Verhandlungen sind die Akten mit einer gutachtlichen Aeußerung der Kommission über die erhobenen Einwendungen der Enteignungsbehörde vorzulegen.

Diese hat zu prüfen, ob die vorgeschriebenen Förmlichkeiten beobachtet sind, erforderlichenfalls weitere Erhebungen und Verhandlungen anzunordnen und hierauf die Entscheidung zu erlassen, in welcher über die erhobenen Einwendungen im Einzelnen zu erkennen ist und demgemäß

1. Gegenstand, Art und Umfang der Enteignung unter genauer Bezeichnung der abzutretenden Grundstücke und Rechte oder aufzuerlegenden Beschränkungen und

2. die Zeit, innerhalb welcher längstens der Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung gestellt werden muß, zu bestimmen sind.

Die Entscheidung über die erhobenen Einwendungen muß mit Gründen versehen sein.

Soweit im Lauf der Verhandlungen ein Anerkenntniß oder Verzicht erfolgt ist, oder soweit Art. 22 Abs. 3 zutrifft, ist hierauf Bezug zu nehmen.

Art. 24.

Eine Ausfertigung der Entscheidung nebst einer beglaubigten Kopie des festgestellten Plans, soweit derselbe auf der Gemeindegemarkung zur Ausführung kommen soll, ist von der Enteignungsbehörde dem Gemeinderath durch das Oheramt mitzutheilen.

Entscheidung und Plan sind während acht Tagen zu Jedermanns Einsicht auf dem Rathhaus aufzulegen, was zuvor von dem Oheramt durch Einrücken in das Amtsbblatt des Bezirks bekannt zu machen ist. Nach Verfluß der Frist ist von dem Ortsvorsteher die Beurkundung über die Dauer der Auflegung an das Oheramt einzusenden.

Eine weitere Ausfertigung der Entscheidung ist dem Vertreter des Unternehmens sowie den Betheiligten, welche in der Verhandlung Einwendungen geltend gemacht oder Aufträge gestellt haben, zuzustellen.

Art. 25.

Gegen die Entscheidung der Enteignungsbehörde steht dem Unternehmer sowie den Betheiligten (Art. 19 Abs. 1) die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu.

Die Beschwerde muß innerhalb der Frist von 14 Tagen von der Zustellung der Entscheidung der Enteignungsbehörde an bei der letzteren oder bei dem Verwaltungsgerichtshof schriftlich eingereicht und begründet werden.

Durch Versäumung der Frist zur Erhebung der Einwendungen oder Versäumung der Tagfahrt (Art. 21 Abs. 1, Art. 22 Abs. 3) wird die Beschwerde gegen die Entscheidung nicht beschränkt. Die Frist zur Einreichung und Begründung der Beschwerde beginnt in diesen Fällen gleichzeitig mit der in Art. 24 Abs. 2 bezeichneten Frist.

Eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der Frist zur Einreichung und Begründung der Beschwerde findet nicht statt.

Durch die Erhebung der Beschwerde wird das weitere Verfahren zur Feststellung der Entschädigungssumme bis zur Entscheidung der Enteignungsbehörde hierüber nicht gehemmt.

Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes erfolgt auf Grund der verhandelten Akten, wenn nicht der Gerichtshof eine mündliche, jedoch nicht öffentliche Verhandlung für angemessen erachtet.

Art. 26.

Wenn an dem in Gemäßheit der Bestimmungen des gegenwärtigen Titels festgestellten Plan später erhebliche Aenderungen hinsichtlich des Umfangs der Enteignung oder der Verhältnisse des Unternehmens zu dem benachbarten Grundeigenthum vorgenommen werden sollen, so ist auf Antrag des Vertreters des Unternehmens oder der Betheiligten (Art. 19 Abs. 1) das in dem gegenwärtigen Titel vorgeschriebene Verfahren, mit Beschränkung auf die veränderten Theile des Plans, zu wiederholen.

Vierter Titel.

Von dem Verfahren zur Feststellung der Entschädigung und von der Enteignungsverfügung.

Art. 27.

Das Verfahren zum Zweck der Feststellung der Entschädigung und der Erlassung der Enteignungsverfügung ist nach Bekanntmachung der Entscheidung der Enteignungsbehörde in Betreff des Plans auf Antrag des Unternehmers einzuleiten.

Der Antrag muß unter Bezugnahme auf jene Entscheidung die abzutretenden Grundstücke oder Rechte, sowie die Art und den Umfang der anzuerlegenden Beschränkungen genau bezeichnen.

Die Enteignungsbehörde hat, sofort nachdem der Antrag bei ihr gestellt worden ist, die Beibringung eines von dem Gemeinderath der Markung und bei exemten Gütern von der zuständigen Gerichtsbehörde zu heglanhigenden Auszugs aus dem Güterbuch oder den dasselbe vertretenden Akten zu veranlassen, in welchem die Eigenthums- und sonstigen Rechtsverhältnisse an den von der Enteignung betroffenen Grundstücken anzuzeigen sind.

Gleichzeitig sind die genannten Behörden zu veranlassen, über die Einleitung des Enteignungsverfahrens im Güterbuch oder den dasselbe vertretenden Akten Vormerkung zu machen, deren Löschung zugleich mit dem späteren Eintrag der Enteignungsverfügung oder auf die Mittheilung der Enteignungsbehörde über die Erledigung des Enteignungsverfahrens erfolgt.

Auch haben jene Behörden von jeder während des Verfahrens eintretenden Veränderung in den Rechtsverhältnissen eines von demselben noch betroffenen Grundstücks der Enteignungsbehörde Anzeige zu machen.

Art. 28.

Die Enteignungsbehörde oder in ihrem Antrage das Oberamt hat ein Verzeichniß der einzelnen Grundstücke, bezüglich welcher die Enteignungsverfügung beantragt ist, unter Bezeichnung der Parzellennummern sowie der Namen der Eigenthümer in dem Staatsanzeiger und dem Amtshlatt des betreffenden Bezirks, sowie durch Anschlag an dem Rathhans der Gemeinde mit dem Bemerkten bekannt zu machen, daß alle, welchen an diesen Grundstücken dingliche Rechte zustehen, sowie etwaige Pächter und Miether hefugt sind, ihr Interesse bezüglich der Feststellung der Entschädigung in der zur Verhandlung hierüber anzuheranmenden Tagfahrt zu vertreten.

In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, daß auch im Falle des Nichterscheinens der Betheiligten in der Tagfahrt die Verhandlung stattfinden, die Entschädigung festgestellt und die Enteignungsverfügung erlassen und in Vollzug gesetzt werden wird.

Art. 29.

Die Verhandlung über die Feststellung der Entschädigungssumme erfolgt unter Leitung eines Kommissärs und unter Beiziehung von Sachverständigen.

Der Kommissär, sowie die Sachverständigen werden entweder für das ganze Unternehmen oder für einzelne Theile desselben durch die Enteignungsbehörde bestellt.

In Betreff der Auswahl der Sachverständigen, der Verpflichtung, dem Auftrag Folge zu leisten, und der Beeidigung derselben finden die §§ 369, 372, 373 und 375 der Zivilprozessordnung vom 30. Januar 1877 (R.-Ges. - Bl. S. 83 f.) entsprechende Anwendung.

Art. 30.

In der nach Art. 28 zu erlassenden Bekanntmachung ist der Kommissär zu benennen.

Ort und Zeit der Verhandlung, sowie die Namen der Sachverständigen sind, falls dies noch nicht in jener Bekanntmachung geschehen ist, von dem Kommissär mindestens zehn Tage vor dem anheraumten Termin in der betreffenden Gemeinde öffentlich bekannt zu machen.

Der Vertreter des Unternehmens, die Eigenthümer der Grundstücke und Inhaber von Rechten, bezüglich welcher eine Abtretung oder Beschränkung in Anspruch genommen wird, die in Art. 14 Abs. 1 genannten Nebenberechtigten, sowie sonstige Nebenberechtigte, falls letztere sich zur Theilnahme an dem Verfahren gemeldet haben, sind unter Hinweisung auf jene Bekanntmachung besonders zu laden.

Art. 31.

Einwendungen gegen die Personen, welche die Kommission bilden, können von den Betheiligten spätestens sechs Tage vor dem zur Verhandlung bestimmten Termin bei der Enteignungsbehörde vorgebracht werden.

Dieselben müssen auf genügend bescheinigte, die Besorgniss der Befangenheit der betreffenden Person rechtfertigende Thatsachen begründet sein.

Ueber die Ablehnungsgesuche wird von der Enteignungsbehörde endgiltig entschieden.

Art. 32.

Zu der Verhandlung sind der Ortsvorsteher oder ein Stellvertreter desselben, sowie ein weiteres Mitglied des Gemeinderaths, wenn aber die Gemeinde selbst oder die Mehrzahl der Gemeinderathsmitglieder bei der Enteignung betheiligt ist, zwei Mitglieder des Gemeinderaths einer benachbarten Gemeinde als Urkundspersonen beizuziehen.

Beim Beginn der Verhandlung erfolgt die nach Art. 29 Abs. 3 erforderliche Verpflichtung der Sachverständigen.

Der festgestellte Plan (Art. 23) ist vorzulegen und den Sachverständigen sowie den Betheiligten zu erläutern.

Die erschienenen Betheiligten sind mit ihren Erklärungen und Anträgen zu hören. Mit der Verhandlung ist eine Besichtigung der betreffenden Grundstücke durch den Kommissär und die Sachverständigen unter Beiziehung der Urkundspersonen zu verbinden, welcher der Vertreter des Unternehmens und die Betheiligten anzuwohnen und wobei dieselben die Feststellung der besonderen Umstände, welche sie für die Bemessung der Entschädigung als erheblich erachten, verlangen können.

Art. 33.

Das Gutachten der Sachverständigen ist in Abwesenheit des Vertreters des Unternehmens sowie der übrigen Betheiligten zu Protokoll zu gehen. Der Kom-

missär kann die Sachverständigen zur Ergänzung des Gutachtens nach denjenigen Gesichtspunkten veranlassen, welche ihm nicht genügend beachtet scheinen.

Hiernächst ist das Gutachten den Betheiligten zu eröffnen. Diese können Einwendungen erheben, sowie Ergänzungen beantragen. Die Berathung hierüber erfolgt nach Maßgabe des vorhergehenden Absatzes in Abwesenheit der Betheiligten. Das Ergebniss ist den letzteren gleichfalls zu eröffnen.

Art. 34.

Ueber die ganze Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen, welches den anwesenden Betheiligten zu verlesen und von dem Kommissär, den Sachverständigen und den Urkundspersonen zu unterzeichnen ist.

Den Betheiligten sind auf Verlangen beglaubigte Abschriften des Protokolls oder Auszüge aus demselben gegen Ersatz der Abschriftgebühren anzufolgen.

Art. 35.

In umfangreichen oder schwierigen Fällen kann die Abgabe eines schriftlichen Gutachtens der Sachverständigen von dem Kommissär innerhalb einer sofort festzusetzenden Frist zugelassen werden.

Die weitere Verhandlung über das Gutachten nach Maßgabe der Art. 33 und 34 findet dann in einem neuen Termine statt, welcher bei der ersten Verhandlung von dem Kommissär anzuberaumen und den anwesenden Betheiligten zu eröffnen ist.

Art. 36.

Die von der Enteignungsbehörde für jeden Entschädigungsberechtigten besonders zu erlassende Entscheidung über die Feststellung der Entschädigung enthält unter Hinweisung auf die ergangene königl. Entschliessung und die Entscheidung in Betreff des Plans

1. die Bezeichnung der abzutretenden Grundstücke und Rechte nach Parzellennummer, Lage, Kulturart und Flächengehalt der einzelnen Grundstücke, bei theilweiser Enteignung eines Grundstücks die Umgrenzung des abzutretenden Theils, wozu die Bezugnahme auf den Plan genügt, sowie die Angabe des auf Grund des Plans berechneten Maßes der abzutretenden Fläche, bei Beschränkungen die Bezeichnung der Art und des Umfangs der Beschränkung;
2. die Entschädigungssumme, welche dem Enteigneten zu leisten oder den in Art. 14 Abs. 1 und 3 genannten Nebengeborechten besonders zu leisten ist.

Bei der Festsetzung der Entschädigung ist zutreffenden Falls zugleich gegenüber den in Art. 14 Abs. 1 und 3 genannten Nebengeborechten zu bestimmen, ob und inwieweit denselben ein Theilbetrag an der für den Enteigneten bemessenen Geldentschädigung zukommt oder dieselben in der Nutznießung an der letzteren ihre Entschädigung finden.

Soweit die Festsetzung der Entschädigungssumme von dem Gutachten der Sachverständigen abweicht, oder von den Betheiligten Einwendungen gegen das Gutachten erhoben waren, ist die Entscheidung mit Gründen zu versehen.

Soweit eine Vereinbarung mit den einzelnen Entschädigungsberechtigten oder ein Anerkenntniss oder Verzicht erfolgt ist, ist hierauf in der Entscheidung Bezug zu nehmen.

Art. 37.

Die Entscheidung über die Feststellung der Entschädigung ist dem Vertreter des Unternehmens und, soweit nicht der Abs. 4 des Art. 36 zutrifft, den in der Tagfahrt erschienenen Beteiligten zuzustellen.

Eine Ansfertigung derselben ist der zuständigen Behörde (Art. 27 Abs. 3) behufs der ihr — zutreffenden Falls im Benehmen mit der Unterpfandsbehörde — obliegenden Fürsorge für die Befriedigung der Nebenberechtigten und die Wahrung der Rechte Dritter in Bezug auf die Entschädigungssumme mitzutheilen. Kann in Betreff der Ausbezahlung der Entschädigung nicht sofort Verfügung getroffen werden, so ist die einstweilige Hinterlegung der Entschädigungssumme anzuordnen.

Auf Grund der von der genannten Behörde anzustellenden Beurkundung über die ihrer Verfügung gemäß erfolgte Ausbezahlung oder Hinterlegung der Entschädigungssumme wird von der Enteignungsbehörde die Enteignungsverfügung erlassen.

Durch die Bestimmung des Abs. 2 ist die unmittelbare Ausbezahlung der Entschädigung, welche von dem Unternehmer nach Art. 14 Abs. 3 den Pächtern und Miethern zu leisten ist, nicht ausgeschlossen. Auch ist durch die Ausbezahlung oder Hinterlegung dieser Entschädigungssumme die Erlassung der Enteignungsverfügung nicht bedingt.

Die Enteignungsverfügung ist dem Vertreter des Unternehmens, sowie denjenigen, gegen welche eine Enteignung verfügt wird (Art. 9 und 15), zuzustellen. Von der Zustellung an den Enteigneten ist den in der Tagfahrt erschienenen sonstigen Beteiligten, soweit nicht der Abs. 4 des Art. 36 zutrifft, sofort Eröffnung zu machen.

Art. 38.

Auf Antrag kann in einfacheren Enteignungsfällen oder wegen Dringlichkeit der Ausführung des Unternehmens oder einzelner Theile desselben durch Entschliessung des Staatsministeriums die Enteignungsbehörde ermächtigt werden, das Verfahren zu Feststellung des Plans mit demjenigen zu Feststellung der Entschädigung zu verknüpfen und hierbei die Frist des Art. 18 auf die Hälfte abzukürzen.

Der Vorstand der gemäß Art. 21 zu bestellenden Kommission oder ein von demselben zu bezeichnendes Mitglied dieser Kommission übernimmt solchenfalls die Leitung der Verhandlung zu Feststellung der Entschädigung.

Jedoch kann im Falle des Abs. 1 eine Enteignungsverfügung nicht erlassen werden, ehe über die Feststellung des Plans, soweit er auf die betreffende Enteignung von Einfluss ist, endgiltig entschieden ist.

Das Staatsministerium kann ausnahmsweise die sofortige gänzliche oder theilweise Ahtretung eines Grundstücks, vorbehaltlich der Nachholung des Verfahrens zu Feststellung, beziehungsweise Ahänderung des Plans und der Entschädigung unter Anordnung von Sicherheitsleistung für letztere und unbeschadet der Bestimmung des Art. 42, in dem Fall gestatten, wenn durch unvorhergesehene Ereignisse die begonnene Ausführung oder der Betrieb eines Unternehmens der in Art. 1 bezeichneten Art unterbrochen worden ist und jene Mafsregel im öffentlichen Interesse als unumgänglich notwendig erscheint.

Art. 39.

Mit der Zustellung der Enteignungsverfügung an den Enteigneten geht das Eigenthum des enteigneten Grundstücks beziehungsweise das abzutretende Recht

auf den Unternehmer über. In gleicher Weise treten mit dem bezeichneten Zeitpunkt die durch die Enteignungsverfügung etwa anferlegten Beschränkungen in Wirksamkeit.

Das enteignete Grundstück oder Recht wird mit dem in Abs. 1 bestimmten Zeitpunkte von allen darauf haftenden dinglichen Lasten, soweit sie nicht in der Enteignungsverfügung vorbehalten sind, befreit und es tritt die Entschädigung hinsichtlich aller Eigenthums-, oder sonstigen dinglichen Ansprüche an die Stelle des enteigneten Gegenstandes.

Auf die Vollstreckung der Enteignung finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. August 1879 über die Zwangsvollstreckung wegen öffentlich-rechtlicher Ansprüche (Reg.-Blatt S. 209 f.) Anwendung.

Wird die Entschädigung später durch gerichtliches Urtheil oder in Folge der Berichtigung des Maßes der abgetretenen Fläche erhöht, so hat der Unternehmer den Mehrbetrag von dem Zeitpunkt der Zustellung der Enteignungsverfügung an mit fünf vom Hundert zu verzinsen. Vermindert sich dagegen die Entschädigung, so hat der Empfänger den Zuvielerfang zinsenfrei zurückzuerstatten.

Art. 40.

Wenn der Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung nicht innerhalb der nach Art. 23 von der Enteignungsbehörde, beziehungsweise von dem Verwaltungsgerichtshof bestimmten Frist gestellt, oder wenn innerhalb drei Monaten nach Zustellung der Entscheidung über die Feststellung der Entschädigung die Entschädigungssumme nicht gemäß der Bestimmung des Art. 37 ausbezahlt oder hinterlegt wird, so tritt das Enteignungsverfahren außer Wirkung und ist der Eintrag über die Einleitung desselben in den öffentlichen Büchern auf Antrag zu löschen.

Den Beteiligten steht in diesen Fällen wegen der ihnen in Folge des Enteignungsverfahrens erwachsenen Nachteile ein im Rechtsweg verfolgbarer Anspruch gegen den Unternehmer zu.

Art. 41.

Innerhalb 6 Monaten kann von Seiten des Enteigneten und der Nebenberechtigten gerichtliche Klage auf Feststellung der Entschädigungssumme erhoben werden. Mit der Rechtshängigkeit erlangt der Unternehmer die Befugnis, seinerseits auf Herabminderung der Entschädigungssumme anzutragen.

Die Erhebung der Klage der Entschädigungsberechtigten ist durch deren Beteiligung an dem Verfahren vor der Enteignungsbehörde nicht bedingt. Die Frist für die Klageerhebung beginnt mit der Zustellung der Enteignungsverfügung an den Enteigneten auch für die sonstigen Beteiligten, falls denselben nicht nach Art. 37 Abs. 5 Eröffnung von dieser Zustellung zu machen war.

Eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der Frist für die Klageerhebung findet nicht statt.

Ausschließlich zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirk das betreffende Grundstück belegen ist.

Art. 42.

Nach der Zustellung der Enteignungsverfügung an den Enteigneten kann ein mit dem Antrag auf Einnahme eines Augenscheines zur Sicherung des Beweises (Zivilprozessordnung § 447 f.) verbundenes Gesuch um Einstellung der mit dem

Grundstück behufs Ausführung des Unternehmens vorzunehmenden Veränderungen nur insolange gestellt werden, als seit dieser Zustellung drei Tage noch nicht abgelaufen sind. Dem Gesuch kann nicht auf länger als bis nach erfolgter Augenscheinnahme entsprochen werden.

Im Falle des Art. 33 Abs. 4 beginnt diese Frist mit dem Ablauf des Tages, an welchem dem Eigenthümer des Grundstücks das Gebot der vorläufigen Abtretung von der zuständigen Behörde eröffnet worden ist.

Fünfter Titel.

Schlussbestimmungen.

Art. 43.

Soweit nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes Zustellungen, Eröffnungen oder Ladungen stattzufinden haben, erfolgen dieselben durch Vermittlung des Ortsvorstehers gegen einfache Bescheinigung, welche im Weigerungsfalle durch die amtliche Beurkundung der Uebergabe oder Eröffnung ersetzt wird.

Im Falle der Abwesenheit kann die Uehermittlung durch Aufgäbe zur Post gegen Einlieferungsschein bewerkstelligt werden. Ist auch diese Art der Behändigung nicht ausführbar, so genügt statt derselben eine öffentliche Bekanntmachung.

Art. 44.

Die Kosten des Verfahrens zu Feststellung des Planes, sowie die Kosten des außergerichtlichen Verfahrens zu Feststellung der Entschädigung und des Vollzugs der Enteignungsverfügung einschließlich der Kosten der aus Anlaß der Enteignung zu treffenden rechtspolizeilichen Verfügungen sind von dem Unternehmer zu tragen.

Hinsichtlich der Kosten des Verfahrens im Falle der Erhebung von Beschwerde ist in der zu erlassenden Entscheidung Verfügung zu treffen. Der Sporelansatz erfolgt in Gemäßheit der Bestimmung der Nummer 14 des Tarifs zum allgemeinen Sporelgesetz (Reg.-Bl. von 1887 S. 189 f.).

Die Gebühren, welche die Gemeindebehörden für die ihnen in Folge des gegenwärtigen Gesetzes obliegenden Verrichtungen zu beziehen haben, werden im Verordnungswege bestimmt.

Art. 45.

Auf Entschädigungsforderungen wegen bereits vor dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes vollzogener Zwangsenteignungen findet die Frist des Art. 41 in der Art Anwendung, daß dieselbe von dem Tage des Inkrafttretens des gegenwärtigen Gesetzes an gerechnet wird.

Bei Zwangsenteignungen, über deren Nothwendigkeit der Geheime Rath zur Zeit des Inkrafttretens des gegenwärtigen Gesetzes bereits entschieden hat, läuft, wenn dieselben in dem genannten Zeitpunkt noch nicht vollzogen sind, die Frist des Art. 41 vom Tage des Vollzugs an.

Art. 46.

Unberührt durch dieses Gesetz bleiben:

1. die Bestimmungen des Gesetzes vom 26. März 1862 über Feldwege, Trepp- und Ueherfahrtsrechte (Reg.-Bl. S. 91 f.), soweit dieselben nach Art. 77 des Gesetzes vom 30. März 1886, betreffend die Feldbereinigung

Reg.-Bl. S. 111 f.), noch zur Anwendung kommen können, mit der Mafsgabe, dafs die nach Art. 18 letzter Absatz und Art. 20 erster Absatz erforderlichen Entscheidungen über die Nothwendigkeit der Abtretung durch den Verwaltungsgerichtshof erfolgen;

2. die Bestimmungen des Berggesetzes vom 7. Oktober 1874 (Reg.-Bl. S. 265 f.) Art. 8, 51, 126—135, 141 und 142, beziehungsweise des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 16. Dezember 1876 (Reg.-Bl. S. 485 f.) Art. 9 Abs. 2;

ferner:

3. die Bestimmungen des zweiten Abschnitts der neuen allgemeinen Bauordnung vom 6. Oktober 1872 (Reg.-Bl. S. 365 f.) mit folgender Mafsgabe:

Im Fall der Enteignung zu Herstellung der im Ortsbauplan vorgesehenen Strafsen und Plätze, sowie zu Durchführung der Ortsbaupläne nach Art. 7 Abs. 3 erfolgt die Entscheidung über die Nothwendigkeit der Abtretung, ohne dafs es einer vorausgehenden königl. Entschliefsung über die Zulässigkeit der Enteignung bedarf. Enteignungsbehörde ist in diesen Fällen das Ministerium des Innern.

Zugleich mit der Bekanntmachung des Art. 28 ist die Aufforderung an die Betheiligten (Art. 19 Abs. 1) zu erlassen, etwaige Einwendungen gegen die Enteignung der einzelnen Grundstücke bei Gefahr der Nichtberücksichtigung innerhalb der zu bestimmenden Frist gemäß Art. 20 Abs. 1 geltend zu machen. Die Entscheidung der Enteignungsbehörde kann ohne vorgängige mündliche Verhandlung erfolgen; andernfalls übernimmt die Leitung der Verhandlung der nach Art. 29 Abs. 2 zu bestellende Kommissär. Die Entscheidung ist in dem Amtsblatt des Bezirks bekannt zu machen, die Zustellung erfolgt nach Art. 24 Abs. 3. Die Bestimmungen in Art. 25 Abs. 1—4 und 6 und in Art. 3 Abs. 3 finden mit der Mafsgabe Anwendung, dafs im Falle des Art. 25 Abs. 3 die Frist mit der erlassenen Bekanntmachung beginnt.

In Betreff der Entschädigung und der Enteignungsverfügung gelten die Vorschriften des II. und IV. Titels des gegenwärtigen Gesetzes.

Die vorstehenden Bestimmungen kommen bezüglich der Nebenberechtigten und der Feststellung der Entschädigung auf Antrag auch dann entsprechend zur Anwendung, wenn auf Grund der Bestimmungen in Art. 6 Abs. 3 und Art. 7 Abs. 4 der Bauordnung von einem Eigenthümer die Erwerbung eines Grundstücks durch die Gemeinde verlangt wird.

Unsere sämtlichen Ministerien sind mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Grofsherzogthum Hessen. Gesetz vom 15. November 1890, betr. die Herstellung von Nebenbahnen.

Veröffentl. im grofsherzogl. hessischen Reg.-Bl. No. 47 vom 22. November 1890 S. 319 ff.

Zur weiteren Förderung der Anlage und des Betriebs von Nebenbahnen haben Wir im Anschlufs an die Bestimmung im Art. 4 Abs. 2 des Gesetzes vom 29. Mai 1884,¹⁾ die Herstellung von Nebenbahnen betreffend, mit Zustimmung Unserer getreuen Stände verordnet und verordnen, wie folgt:

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 698 ff.

Artikel 1.

Unsere Regierung ist ermächtigt, nach Maßgabe des Gesetzes vom 29. Mai 1884, die Nebenbahnen betreffend, folgende Bahnen herstellen zu lassen:

1. von Grünberg nach Londorf;
2. von Lollar nach Londorf;
3. von Nieder-Gemünden nach Homberg;
4. von Salzschlurf nach Schlitz;
5. von Laubach nach einem Punkte der Eisenbahn Gießen—Fulda zwischen Grünberg und der Station Mücke, unter möglichster Berücksichtigung des Seenthals;
6. von Gedern nach Lanterbach;
7. von Friedberg, westlich von Berstadt, nach Hungen (Trais-Horloff);
8. von Nidda, unter theilweiser Benutzung der oberhessischen Bahn, dem Horloffthal bis Reickelsheim folgend, unter möglichster Berücksichtigung der Brannkohlenbergwerke, nach Friedberg;
9. von Offenbach nach Reinheim;
10. von Ober-Roden über Dreieichenhain, Sprendlingen, Nen-Isenbrg nach Offenbach, mit Abzweigung von Dreieichenhain nach Langen und der Station Langen der Main-Neckar-Eisenbahn, sowie von Sprendlingen nach Langen unter Annahme der Garantieofferten für Verzinsung des für diese letztere Strecke aufzuwendenden Bankkapitals seitens der Stadt Offenbach bis zum Höchstbetrug von 4000 M für das Jahr, seitens der theilhaftigten Gemeinden der Sparkasse Langen bis zum Höchstbetrug von 3000 M für das Jahr, seitens der Stadt Langen bis zum Höchstbetrug von 300 M für das Jahr und zwar für die ersten zehn Jahre des Bahnbetriebs;
11. von Lorsch über Heppenheim nach Fürth;
12. von Weinheim nach Fürth;
13. von Wald-Michelbach nach Fürth;
14. von Worms über Abenheim, Gündheim, Westhofen nach Odernheim und weiter über Hahnheim nach Bodenheim;
15. von Friesenheim-Küngernheim nach Oppenheim-Nierstein;
16. von Alzey nach Odernheim;
17. von Hefslach-Dittelsheim über Bechtheim nach Osthofen;
18. von Osthofen über Rheindürkheim, Eich, Gimbsheim nach Guntersblum;
19. von Wöllstein nach Neu-Bamberg;
20. von Flonheim nach Wendelsheim.

Artikel 2.

Der Ban der im vorhergehenden Artikel unter 1—18 bezeichneten Nebenbahnen erfolgt auf Staatskosten; der Betrieb kann entweder unmittelbar durch den Staat oder mittelst Uebertragung an einen Unternehmer geführt werden. Die über solche Betriebsübertragungen zu schließenden Verträge bedürfen der landständischen Genehmigung.

Unsere Regierung ist ermächtigt, zu dem Bau dieser Bahnen den Gesamtbetrag von 23 500 000 M aus Staatsmitteln zu verwenden. Die Interessenten der Bahnen haben auf Verlangen Unserer Regierung, abgesehen von der ihnen nach Art. 3 des Gesetzes vom 29. Mai 1884 obliegenden Geländestellung, auch noch einen Geldbeitrag zu den Baukosten zu leisten. Derselbe hat von den durch den Staat aufzuwendenden Bankkosten in Abzug zu kommen.

Von dem Erforderniß freier Geländestellung kann seitens Unserer Regierung bei denjenigen Nebenbahnen, welche die Landesgrenze überschreiten, hinsichtlich des außerhalb des Großherzogthums gelegenen Theils der Bahnstrecken abgesehen werden.

Im Falle eine dieser Linien überhaupt nicht zur Ausführung gebracht werden wird, mindert sich der im Abs. 2 vorgesehene Gesamtbetrag wegen der Bahn

No. 1. (Grünberg—Londorf)	um	622 000 M
„ 2. (Lollar—Londorf)	„	800 000 „
„ 3. (Nieder-Gemünden—Homburg)	„	330 000 „
„ 4. (Salzschlirf—Schlitz)	„	660 000 „
„ 5. (Laubach—Oberhessische Eisenbahn)	„	950 000 „
„ 6. (Gedern—Lauterbach)	„	2 658 000 „
„ 7. (Friedberg—Hungen)	„	1 399 000 „
„ 8. (Nidda—Friedberg)	„	1 256 000 „
„ 9. (Offenbach—Reinheim)	„	2 152 000 „
„ 10. (Ober-Roden—Offenbach mit Abzweigungen bei Langen)	„	1 990 000 „
„ 11. (Lorsch—Heppenheim—Fürth)	„	1 903 000 „
„ 12. (Weinheim—Fürth)	„	1 400 000 „
„ 13. (Wald-Michelbach—Fürth)	„	1 758 000 „
„ 14. (Worms—Bodenheim)	„	3 086 000 „
„ 15. (Köngernheim—Nierstein)	„	550 000 „
„ 16. (Alzey—Obernheim)	„	436 000 „
„ 17. (Hefloch—Osthofen)	„	450 000 „
„ 18. (Osthofen—Guntersblum)	um	250 000 M
	„	850 000 „
	„	1 100 000 „

Artikel 3.

Der Bau und Betrieb der in Art. 1 unter No. 19 und 20 bezeichneten Nebenbahnen soll an Eisenbahnunternehmer vergeben werden, und ist Unsere Regierung ermächtigt, denselben zu den Kosten der Erbauung dieser Bahnen und der ersten Ausrüstung mit Betriebsmitteln einmalige Beiträge aus Staatsfonds bis zu den in Art. 7 des Gesetzes vom 29. Mai 1884 bestimmten Höchstbeträgen zu gewähren.

Artikel 4.¹⁾

Die vorgedachten Bestimmungen lauten:

¹⁾ Dieser Artikel ist durch Art. 20 des mittlerweile publizirten Gesetzes vom 15. Oktober 1890, die Errichtung einer Landeskreditkasse betreffend (Reg.-Bl. S. 280 ff.), gegenstandslos geworden bezw. durch die Bestimmung in Art. 1 Abs. 4 dieses Gesetzes ersetzt.

Art. 1 Abs. 4.

Auch ist die Landeskreditbank ermächtigt, an Kommunalverbände und Gemeinden zur Bestreitung der Grunderwerbskosten und Geldbeiträge zum Ban von Nebenbahnen, und der Grunderwerbs- und Bankkosten von neuen Kreisstraßen, sowie an Gemeinden zur Bestreitung der Kosten der Nenanlage von Wasserleitungen Darlehen zu gewähren.

Art. 20.

Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wird die Ausgabe von Darlehen aus der Landeskulturrentenkasse eingestellt.

Unsere Regierung wird ermächtigt, den Kommunalverbänden und Gemeinden diejenigen Geldbeträge, welche dieselben zu dem Ban der Bahnen No. 1—18 übernehmen oder zu übernehmen haben, aus der Landeskulturrentenkasse nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 20. März 1880, die Errichtung einer Landeskulturrentenkasse betreffend, vorzuschießen.

Artikel 5.

Die zur Deckung der nach den Art. 2 und 3 des gegenwärtigen Gesetzes erforderlichen Geldmittel sind im Wege des Staatskredits flüssig zu machen. Zu diesem Zwecke ist in demjenigen Nominalbetrage, welcher zur Beschaffung des angegebenen Bedarfs erforderlich sein wird, eine zu höchstens $3\frac{1}{2}$ pCt. verzinsliche Anleihe in geeigneten Zeitabschnitten aufzunehmen.

Die Tilgung dieses Schuldkapitals soll in der Art erfolgen, daß die jeweilig durch den Hauptvoranschlag der Staatseinnahmen und -Ausgaben dazu bestimmt werdenden Mittel zum Ankauf einer entsprechenden Anzahl von Schuldverschreibungen verwendet werden.

Dem Staat soll das Recht vorbehalten bleiben, die ausgegebenen Schuldverschreibungen auch zur Einlösung mittelst Baarzahlung des Kapitalbetrages zu kündigen. Den Inhabern der Schuldverschreibungen soll ein Kündigungsrecht nicht zustehen.

Artikel 6.

Unser Ministerium der Finanzen ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Oesterreich. Gesetz vom 28. Dezember 1890 wegen Verlängerung des Gesetzes vom 17. Juni 1887, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen getroffen werden.¹⁾

Veröffentl. im R.-G.-Bl. Stück LXVIII No. 229 vom 30. Dezember 1890 und im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt No. 1 vom 1. Jänner 1891 S. 1.

Durch dieses Gesetz wird die Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887, welches nach seinem Art. XI. am 31. Dezember 1890 erlöschen sollte, bis zum 31. Dezember 1893 verlängert.

¹⁾ Vergl. Archiv 1887 S. 797 ff., insbesondere S. 801.

Oesterreich-Ungarn. Das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Gesetze, Erlasse u. s. w.

(No. 149:) Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 10. Dezember 1890, mit welcher die Durchführungsbestimmungen zu dem Gesetze vom 26. Juni 1890 (R.-G.-Bl. No. 132), betr. die Statistik des auswärtigen Handels, erlassen werden. (No. 4:) Erlaß des k. k. Handelsministeriums vom 20. Dezember 1890, betr. Maßnahmen zum Zwecke einer wirksamen Kontrolle der ordnungsmäßigen Durchführung der Desinfektion bei Viehtransporten auf Schiffen. (No. 5:) Erlaß des k. k. Handelsministers vom 6. Januar 1891, betr. die Einführung der Stundenzonenzzeit im Eisenbahndienste.

Schweiz. Bundesgesetz vom 26. September 1890, betr. die arbeitsunfähig gewordenen eidgenössischen Beamten und Angestellten.

Veröffentlicht am 27. September 1890. Ablauf der Einspruchsfrist 26. Dezember 1890.

Artikel 1.

Der Bundesrath wird ermächtigt, solchen Beamten und Angestellten des Bundes, welche wegen Altersschwäche oder während des Dienstes entstandener Gebrechen ihrer Bernfsaufgabe nicht mehr zu genügen im Stande sind und wenigstens 15 Jahre in der eidgenössischen Verwaltung mit treuer Pflichterfüllung gedient haben, bei ihrer Entlassung oder Nichtwiederwahl eine Entschädigung zu entrichten.

Artikel 2.

Diese Entschädigung besteht je nach dem Dienstalrer und den persönlichen, sowie ökonomischen Verhältnissen des Betreffenden in einem Rücktrittsgehalt von 25—50 pCt. des Dienstcinkommens nach dem letzten dreijährigen Durchschnitt und in nicht höherem Betrage als Fr. 2000, in Ausnahmefällen und bei mehr als dreissig Dienstjahren in einem Rücktrittsgehalt bis zu 60 pCt. des Dienstcinkommens, im Maximum nicht über 2500 Franken per Jahr oder in einer einmaligen Abfindungssumme im Betrage von höchstens dem doppelten Dienstcinkommen, wobei Besoldungen über Fr. 6000 nur bis zu dieser Grenze in Betracht kommen.

Vorbehalten bleiben die Bundesvorschriften, welche für einzelne Klassen von Beamten und Angestellten eine andere Abfindung vorsehen.

Artikel 3.

Wenn ein mit Rücktrittsgehalt entlassener Beamter oder Angestellter zu irgend welcher amtlicher Thätigkeit gegen Besoldung von Neuem verwendet wird oder in einer anderen Stellung ein entsprechendes Einkommen findet, so soll der Rücktrittsgehalt während dieser Zeit in entsprechendem Betrage eingeschränkt bzw. aufgehoben werden.

Artikel 4.

Die Leistungen, welche dem Bunde nach diesem Gesetze anfallen, werden durch den jährlichen Voranschlag bestimmt.

Artikel 5.

Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betr. die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Frankreich. Gesetzentwurf betr. Genehmigung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

Der Abgeordnetenkammer am 18. Dezember 1890 vorgelegt und von dieser an die Eisenbahnkommission überwiesen. (Annexe No. 1079. Documents parlementaires, Beilage zum Journal officiel de la République Française vom 2. Februar 1891 S. 484 ff.)

Russland. Kaiserl. Erlaß vom 18./30. August 1890, betr. Verschmelzung der Eisenbahnen Tambow—Koslow und Tambow—Saratow.

Kaiserl. Erlaß vom ^{24. August}_{6. September} 1890, betr. die Verschmelzung der Eisenbahnen Samara—Ufa und Ufa—Slatoust.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 2./14. Oktober 1890.

Nachdem die Eisenbahn Tambow—Koslow verstaatlicht worden (vergl. Archiv 1890 S. 1038), soll sie vom 1. Januar 1891 ab mit der bereits früher verstaatlichten Linie Tambow—Saratow unter eine gemeinsame Verwaltung gestellt und die beiden Linien unter der Bezeichnung Koslow—Saratow zusammengefaßt werden.

Ebenso sollen die beiden Staatsbahnlinien Samara—Ufa und Ufa—Slatoust künftig unter der Benennung Samara—Slatoust zusammengefaßt werden.

Verordnung vom ^{31. August}_{12. Septbr.} 1890, betr. die Gebühren, welche Seitens der Eisenbahnen für die durch ihre Bediensteten bei russischen Zollämtern vermittelte Zollabfertigung beförderter Güter zu erheben sind.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 2./14. Oktober 1890.

Im Anschluß an den kaiserl. Erlaß vom 4. März 1888 (vergl. Archiv 1888 S. 923) werden die Gebühren, welche Seitens der Eisenbahnen für Vermittlung der Zollabfertigung beförderter Güter von den Eigenthümern der letzteren zu erheben sind, im Einzelnen festgesetzt. Außer den der Eisenbahn entstandenen Baarauslagen für Zoll, Beförderung der Güter nach dem Zollhause, Aus- und Einpacken u. s. w. soll danach noch eine Kommissionsgebühr zur Erhebung kommen. Der Betrag dieser letzteren ist verschieden festgesetzt nach der Art des Gutes, der Höhe des darauf lastenden Zolles, sowie danach, ob das Gut ein-, aus- oder durchgeführt wird.

Verordnung vom 19./31. Oktober 1890, betr. den öffentlichen Verkauf nicht abgeforderter Gepäckstücke und Güter seitens der Eisenbahnen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom ^{20. November} 2. December 1890.

Ueber das beim Verkauf nicht abgeforderter Gepäckstücke und Güter seitens der Staats- und Privatbahnen zu beobachtende Verfahren werden Bestimmungen in 14 Paragraphen erlassen. Nach denselben sollen die zum Verkauf zu bringenden Gegenstände zunächst von der Eisenbahn in Gegenwart von Beamten der Eisenbahnpolizei bezüglich ihres Werthes abgeschätzt werden, wozu erforderlichen Falles Sachverständige zuzuziehen sind. Die Zeit des beabsichtigten Verkaufs soll 14 Tage vorher durch Veröffentlichung in den Orts- und Regierungsbezirkszeitungen, sowie durch Aushang an den Stationen bekannt gegeben werden, wobei die Art der zu verkauften Gegenstände genau anzugeben ist. Der öffentliche Verkauf findet auf der Bestimmungsstation durch den Stationsvorsteher oder besonderen Agenten in Gegenwart des Bahnpolizeibeamten und zweier Zengen statt, welche sich am Kaufe nicht betheiligen dürfen. Das Angebot beginnt mit dem Abschätzungsbetrage; findet sich zu demselben oder einem höheren kein Käufer, so ist ein neuer Verkaufstermin anzuberaumen, welcher auch an einer andern, zum Verkaufe besser geeigneten Station stattfinden und bei welchem die Eisenbahnverwaltung sich als Käuferin betheiligen kann. Aus dem Erlöse sind die Auslagen, welche durch die Beförderung, die Aufbewahrung und den Verkauf entstanden sind, zu decken.

Verordnung vom ^{25. Oktober} 6. November 1890, betr. die Rückausfuhr ausländischer Güter, für welche Zoll nicht bezahlt ist.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 11./23. December 1890.

Seitens des Finanzministers werden die Bedingungen kundgegeben, unter welchen ausländische, noch nicht verzollte Waaren aus Häfen und aus Zollstationen an Eisenbahnen zurückbefördert werden können.

Verordnung vom ^{26. Oktober} 7. November 1890, betr. die Beförderung ausländischer Waaren im Durchgangsverkehr durch Rußland auf Eisenbahnen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 11. 23. December 1890.

Auf Grund eines kaiserlichen Erlasses vom 4. 16. Juni 1890 werden Vorschriften für die Beförderung ausländischer Waaren im Durchgangsverkehr durch Rußland auf Eisenbahnen zur Nachachtung für die Betheiligten bekannt gemacht. Ein derartiger Durchgangsverkehr wird nur auf bestimmten, vom Finanzminister zu bezeichnenden Linien zugelassen. Der Durchgangsverkehr durch das transkaukasische Gebiet nach Persien ist verboten. Die Sendungen stehen vom Eintreffen bei der Eingangszollstation bis zum Verlassen des russischen Gebietes unter unmittelbarer Aufsicht der Zollbehörde, welche damit nach Maßgabe der Vorschriften über die Beförderung der der Zollbehandlung unterliegenden Güter auf Eisenbahnen zu verfahren hat.

Verordnung vom 7./19. November 1890, betr. die Versammlungen der Vertreter der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 11./23. Dezember 1890.

An Stelle der für die bezeichneten, auf Veranlassung oder mit Genehmigung des Finanzministers zusammentretenden Versammlungen früher gegebenen Vorschriften (vergl. Archiv 1889 S. 924) werden neue erlassen. Die 24 Paragraphen dieser Vorschriften beziehen sich hauptsächlich auf die Wahl der Theilnehmer an den Versammlungen und den Geschäftsgang bei letzteren.

Verordnung vom 19. November 1890, betr. die Einrichtung der Personenwagen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 4./16. Dezember 1890.

Die Verwaltungen der Privatbahnen werden angewiesen, für Ausführung der bereits früher angeordneten Verbesserungen in der Einrichtung der Personenwagen Sorge zu tragen. Die Zahl der Sitzplätze in den einzelnen Wagen soll vermindert. Heizungs- und Lüftungseinrichtungen verbessert werden. Neue Wagen sollen nach den von der Regierung festgestellten Normalien gebaut werden, für die einer grösseren Ansobsserrung zu unterziehenden Wagen sollen Umbauentwürfe, bei denen die gegebenen Vorschriften beachtet sind, der Eisenbahnabtheilung im Ministerium der Verkehrsanstalten vorgelegt werden.

Verordnung vom 1./13. Dezember 1890, betr. die Beförderung lebenden Viehs auf Eisenbahnen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 11./23. Dezember 1890.

Die Eisenbahnen Rostow—Wladikawkas, Koslow—Woronesch—Rostow, Grjasi—Zarizin, Koslow—Saratow, Rjasan—Koslow, Moskau—Rjasan und Moskau—Petersburg haben im vorigen Jahre unter einander ein Abkommen bezüglich der Beförderung von lebendem Vieh und Geflügel in durchgehenden Zügen namentlich zum Zwecke der Versorgung des Moskauer und Petersburger Marktes getroffen. Dieses vom Minister genehmigte Abkommen wird den übrigen Staats- und Privatbahnen zur Kenntnissnahme und mit der Aufforderung mitgetheilt, unter einander alsbald in Verhandlungen wegen entsprechender Abmachungen bezüglich aller Linien zu treten, für welche ein ähnliches Verkehrsbedürfnis vorliegt, und die getroffenen Abmachungen behufs Genehmigung beim Ministerium zur Vorlage zu bringen. Der Fahrplan der durchgehenden Viehzüge soll so angeordnet werden, dass in 24 Stunden einschliesslich der Aufenthalte mindestens 240 Werst (256 km) zurückgelegt werden. In Abständen von nicht über 400 Werst (426 km) sollen Vorkehrungen getroffen werden, dass das Vieh in den Wagen in kurzer Zeit getränkt werden kann. Die Beachtung der für Viehsendungen bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften wird zur besonderen Pflicht gemacht. Zuwiderhandlungen werden mit schweren Strafen bedroht.

Bücherschau.

Besprechungen.

Gleim, W., Geheimer Oberregierungsath und vortragender Rath im königl. preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Das Recht der Eisenbahnen in Preussen. Systematisch dargestellt. I. Bd. erste Hälfte. (Berlin 1891, Franz Vahlen).

Das in der Hauptsache heute noch geltende preussische Eisenbahngesetz von 1838 stellt das erste kontinentale Gesetz über den Spezialzweig des Eisenbahnverkehrswesens dar und Jeder, der sich mit der Materie beschäftigt, weifs, welch' hohe Bedeutung diesem Gesetze zukommt, — der Verfasser des vorliegenden Werkes hat seiner Zeit mit Fug das Jubiläum desselben gefeiert (Archiv 1888 S. 797). Allein das Gesetz, das die öffentlichrechtlichen und die privatrechtlichen Gesichtspunkte gegenüber den Eisenbahnunternehmungen energisch und klar zur Entfaltung brachte, hat begreiflicher Weise nicht alle wichtigen Fragen ordnen können und so kommt es, dafs sehr viele Grundsätze und Normen sich aus der Praxis herausgebildet und festgestellt haben. Wer ein umfassendes Bild des preussischen Eisenbahnrechts gewinnen will, kann sich deswegen nicht mit dem Gesetze begnügen, — es enthält eben doch nur die Marksteine und Wegweiser für ein grofses und weitschichtiges Gebiet, oder wenn man lieber will, nur die markigen Titel eines Buches, dem die Detaillirung und Spezialisirung fehlt. Nun ist es allerdings richtig, dafs sich die Literatur schon früher der Aufgabe unterzogen hat, juristische Erörterungen über das Gebiet des preussischen Eisenbahnrechts zu machen. Die erste Schrift rührt (wenn ich von einigen Brochüren von Hanseemann absehe) her von Bessel & Kühlwetter (1855—1857), weitere Arbeiten über das deutsche Eisenbahnrecht (in denen das preussische berücksichtigt ist) wurden publizirt von Beschorner, von Koch, von Förstemaun (nicht Förstermann), und aus der neueren Zeit datiren die Bücher von Schrötter, von Endemann und das noch nicht beendigte von Eger. Allein die wissenschaftlichen Aufgaben, welche der Jurisprudenz in diesem wichtigen modernen Rechts-

zweige obliegen, sind ganz zweifellos durch alle diese Schriften noch lange nicht gelöst, trotzdem diese letztern — wenigstens theilweise — recht verdienstliche Arbeiten darstellen. Der Gedanke des Verfassers des vorliegenden Buches war deswegen in meinen Augen ein vollständig richtiger, daß in dieser Materie noch viele Schätze gehoben werden können und daß die schriftstellerische Diskussion darüber noch für längere Zeit nicht geschlossen sei. Der Verfasser war denn auch zu dieser Publikation besonders qualifizirt durch seine langjährige praktische Beschäftigung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und sodann durch seine seit einer Reihe von Jahren gehaltenen akademischen Vorträge, die an der Universität Berlin vermöge der Bemühungen des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gestattet werden. Der Verfasser verbindet also Theorie und Praxis und das Buch zeigt in dem bis jetzt behandelten Stoffe, wie sehr ihm diese Thatsache zu Gute gekommen ist. Um meine Meinung über das vorliegende Werk sofort auszusprechen, möchte ich sagen: Das Buch stellt eine sehr zweckmäßige, praktisch gehaltene Darstellung des preussischen Eisenbahnrechts in einfacher, klarer und durchsichtiger Sprache dar. Die Erörterungen sind in nüchterner, jeder Phrase abholden Gestalt gemacht, — man sieht, der Verfasser ist kein Freund von Kunstgriffen der Sprache und von jedem Blendwerke hält er sich gänzlich fern. Die Solidität der Untersuchungen und die sprachliche Einfachheit ist der Schmuck und der tiefere Werth dieses Buches. Gerade deswegen dürfte dasselbe für praktische Zwecke besonders geeignet sein und für das unmittelbare Studium seitens der zahlreichen Personen, die mit den Eisenbahnen in Berührung kommen. Dies ist der Eindruck, den ich von der bis jetzt erschienenen ersten Hälfte des ersten Bandes (die allgemeinen Grundlagen des preussischen Eisenbahnrechts) erhalten habe, — ein abschließendes Urtheil muß ich mir für später reserviren. In einer Einleitung (S. 1—44) wird der Begriff der Bahn und des Eisenbahnrechts zutreffend erörtert, es werden die Grundlagen des Eisenbahnrechts dargestellt, die Entwicklung des preussischen Eisenbahnwesens wird kurz vorgeführt und daran schließen sich die Quellen und die Angaben über die Literatur. Der Verfasser mußte sich natürlich von Anfang an Rechenschaft darüber geben, in welcher Weise er den Stoff des Eisenbahnrechts darstellen wolle. Ich verhehle nicht, daß mich die Gliederung des Werkes in einen öffentlichrechtlichen und einen privatrechtlichen Theil überrascht hat; denn ich huldige der Ansicht, daß sie nicht rationell sei und ich habe in meinem Grundrisse (das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten, Leipzig 1888 S. 8) eine andere Disposition empfohlen und durchgeführt. Indessen giebt der Verfasser (S. 8) Gründe für sein Verfahren an und wir werden nach dem Abschlusse seines Werkes

sehen, welche Methode den Vorzug verdient. Das Buch behandelt drei Abschnitte:

1. Das Verhältniß der Eisenbahnen zur Staatsgewalt im Allgemeinen (S. 48—58).
2. Das Eisenbahnunternehmensrecht (S. 58—74). Hier wird auch die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzession festgestellt. Der Verfasser entscheidet sich für die Annahme eines spezialgesetzlichen Akts (S. 77, 80 und 100).
3. Die Begründung der Eisenbahnunternehmung und ihrer verschiedenen Arten (S. 83—128). Gerade hier macht der Verfasser Ausführungen über eisenbahnrechtliche Verhältnisse, die in keiner bisherigen Schrift so sorgfältig auseinandergehalten worden sind. Es werden die Normen vorgeführt über die Begründung der Privatbahnunternehmungen (die Konzessionsverleihung, die Rechtswirkungen der Aushändigung und Publikationen der Konzessionen u. s. w.) und über die Errichtung der Staatsbahnen (mit den verschiedenen Modalitäten und Spielarten, z. B. der Umwandlung einer Privatbahn in eine Staatsbahn).

Den Schluß macht die Erörterung über die Errichtung von Eisenbahnen durch das Deutsche Reich (S. 130—136). An dieser Stelle wird freilich der schwache Punkt berührt, in welchem sich das Eisenbahnrecht in Deutschland noch befindet. Dieser schwache Punkt liegt darin, daß eine reichsrechtliche Ordnung der Eisenbahnmaterie immer noch aussteht, — die Reichsverfassung enthält nur wenige allgemeine Artikel. Zu diesem gebrechlichen Zustande gesellt sich noch ein anderer, daß nämlich die deutschen Universitäten dem großen Rechtsstoffe immer noch keine legitime Vertretung schaffen, während es für jeden, der ein offenes Auge für die Gegenwart hat, klar sein sollte, daß die jungen Rechtsbeflissenen (zivilistischer und kameralistischer Ordonnanz) große Belehrung schöpfen und wirkliche Früchte einheimsen könnten, wenn sie sich mit den Fragen des Eisenbahnrechts im Detail vertraut machen würden. Möge das unter so guten Auspizien begonnene Werk von Gleim einen neuen und kräftigen Anstoß dazu geben, daß sich die deutschen Universitäten endlich entschließen, nicht nur dem Rechte der Vergangenheit ihre Bewunderung zu zollen, sondern auch das moderne Recht zur Darstellung zu bringen.

Zürich.

Professor Meili.

Schwab, Dr. Josef, Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Im Vergleich mit dem deutschen Frachtrecht erläutert. Leipzig 1891. Duncker & Humblot. 440 Seiten.

Preis M 7,20.

Diese umfangreiche und gründliche Arbeit ist vor endgültiger Vollziehung des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr geschrieben; erst während des Druckes ist dem Verfasser bekannt geworden, daß die Schlufskonferenz auf den 13. Oktober 1890 nach Bern einbernfen war. Der Werth des Buches wird hierdurch indessen nicht beeinträchtigt; denn die Schlufskonferenz hat den aus den Berathungen des Jahres 1886 hervorgegangenen, dem Schwab'schen Werke zu Grunde liegenden Entwurf unverändert auch ihrerseits am 14. Oktober 1890 vollzogen.

Der Verfasser hat, wie er in der Einleitung bemerkt, die Protokolle der drei Berner Konferenzen der Jahre 1878, 1881 und 1886 und außerdem die über die Entwürfe vorhandene — spärliche — deutsche Literatur benutzt. Unbenutzt sind augenscheinlich die Arbeiten anderer Nationen geblieben, also z. B. der Kommentar des einen Urhebers des Uebereinkommens, G. de Seigneux (*Commentaire du projet de convention, rédigé par la conférence internationale réunie à Berne du 21. Septembre au 10. Octobre 1881. Paris 1882*), über den — aber im Jahre 1886 nicht sehr wesentlich geänderten — Entwurf von 1881, sowie das Werk von C. D. Asser jr.: *Internationaal Goederenvervoer langs Spoorwegen. De Bern'sche Conventie van 1886. s'Gravenhage 1887*. Außerdem sind noch zahlreiche, längere oder kürzere Abhandlungen über die Entwürfe in französischer, niederländischer, italienischer Sprache veröffentlicht, die Schwab augenscheinlich nicht eingesehen hat. Eine vollständige Zusammenstellung dieser leicht zugänglichen Literatur hätte Schwab in dem im Jahre 1888 in Leipzig erschienenen Werke Meili's: *Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten* S. 73 ff. gefunden. Auch die Thatsache scheint ihm nicht bekannt geworden zu sein, daß sowohl das italienische Handelsgesetzbuch vom 31. Oktober 1882 (vergl. u. a. die §§ 391, 395, 396, 401, 403, 407, 416), als das allgemeine russische Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885 (vergl. z. B. die §§ 54, 57, 61, 66, 71, 72, 78, 89, 107 ff.) zahlreiche Bestimmungen der Berner Entwürfe sich vorweg angeeignet haben.

Ich zweifle nicht, daß, wenn der Verfasser mit voller Kenntniß auch des außerdeutschen Materials über die Berner Entwürfe gearbeitet hätte, er vielleicht einen anderen und zwar einen höheren und freieren Standpunkt ihnen gegenüber gewonnen haben würde. Sein Standpunkt ist

ein dem Uebereinkommen gegenüber keineswegs freundlicher. Zwar hebt er an verschiedenen Stellen seines Buches die hohe wirthschaftliche und politische Bedeutung des Vertragswerks hervor, macht auf die segensreichen Wirkungen aufmerksam, welche es für die Entwicklung und Belebung des internationalen Verkehrs ausüben kann. Aber man hat den Eindruck, daß ihm solche Aeußerungen nicht so recht von Herzen kommen, denn fast auf jedes Lob folgt ein „aber“ und im Ganzen und fast bei jedem Artikel ist seine Kritik des Berner Uebereinkommens zwar eine sehr gründliche und eingehende, sie zeigt aber unverkennbar das Bestreben, möglichst viel schwache Seiten an ihm herauszufinden und ist auch in der Form eine recht scharfe, um nicht zu sagen zuweilen gehässige. So sagt der Verfasser z. B. S. 249: „Art. 29 ist der einzige, der uns bei seiner wörtlichen Uebereinstimmung mit den deutschrechtlichen Normen zu keinerlei Bemerkung veranlaßt.“ S. 400: „Je höher die Aufgaben des Zentralamts, desto dürftiger die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens“, und nun werden diese Bestimmungen mit einer ganzen Schale voll Hohn und Spott übergossen. Ich verweise ferner auf die Ausführungen S. 325 ff., auf den Umstand, daß S. 311 ihm selbst die Beseitigung der „böslischen Handlungsweise“ (wie hätte man dieses Wort wohl in das französische übersetzen sollen, geschweige denn in andere Sprachen?), S. 313 der Art. 42, welcher die Bahnen zur Verzinsung der Entschädigungssumme verpflichtet, bedenklich erscheint.

Die Gründe der ablehnenden Stellung Schwab's zu dem Uebereinkommen sind hauptsächlich, daß es, wenngleich auf dem Boden des deutsch-österreichischen Eisenbahnfrachtrechts entsprossen, in vielen Punkten von diesem abweicht; daß es — nach Ansicht Schwab's — die internationalen Beziehungen der Eisenbahnen zu einander eher verwickeln, als vereinfachen wird, daß durch zahlreiche seiner Bestimmungen die rechtliche Stellung der Eisenbahnen gegenüber dem Frachtnnehmer verschlechtert wird. Diesen letzten Grund — und wie ich, ohne dem Verfasser zu nahe treten zu wollen, annehmen möchte, ist dieses der Hauptgrund, aus welchem er das Berner Uebereinkommen angreift — führt er erst gegen den Schluss seines Buches (S. 416 ff.) ins Feld. Er befürchtet, daß insbesondere die Privatbahnen durch viele Festsetzungen des Berner Uebereinkommens, vor Allem diejenigen, welche die Haftpflicht der Eisenbahnen verschärfen, eine finanzielle Schädigung erleiden werden, und sieht keine Mittel und Wege, wie den Privatbahnen dieser Schaden vergütet werden kann; denn das sagt er sich selbst, die beteiligten Staaten werden kaum die Bahnen dafür, daß sie sich dem Berner Uebereinkommen unterwerfen, mit barem Gelde bezahlen. — Ich halte diese Besorgniß für unbegründet und glaube nicht,

dafs, wenn überhaupt die Eisenbahnen für Verluste und Beschädigungen in Zukunft mehr zu zahlen haben sollten, dies einen irgend fühlbaren Einfluß auf ihre Finanzen ausüben wird. Die französischen Privatbahnen, deren Verkehrsverhältnisse von denen der deutschen und österreichischen nicht so wesentlich, wie Schwab annimmt, abweichen, haben mit ähnlichen Bestimmungen recht gut arbeiten können. Was aber die Hauptsache ist, es handelt sich gerade hierum Bestimmungen, welche seit Jahrzehnten vom deutschen und österreichischen Handelsstande erstrebt sind, um ein Zugeständniß, mit welchem die Eisenbahnen nicht wohl länger zurückhalten konnten.

Ebensowenig, wie dieses grundsätzliche Bedenken, erscheinen mir die so schweren und gewichtigen Bedenken gerechtfertigt, welche nach der Meinung Schwab's aus der Nichtübereinstimmung des neuen internationalen mit dem jetzt geltenden internen deutsch-österreichischen Frachtrecht hervorgehen sollen. Jedenfalls lassen sich diese Bedenken durch ein sehr einfaches Mittel beseitigen, auf welches Schwab selbst freilich erst etwas spät, auf S. 420, der drittletzten Seite des Buches, mit folgenden verzweifelten Worten zu sprechen kommt: „So bliebe denn als letztes radikales Auskunftsmittel nichts übrig, als die internen Frachtrechte in Oesterreich-Ungarn und Deutschland möglichst bald im Sinne des internationalen Uebereinkommens umzugestalten, um auf diese Weise die Einheit im Eisenbahnwesen der beiden Länder wiederherzustellen.“ Ist denn das in der That ein so bedenkliches Mittel? Warum sollen das, was Italien und Rußland bereits gethan haben, Deutschland und Oesterreich-Ungarn und die übrigen betheiligten Staaten, sowie der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht auch thun können? Nach neuerlichen Zeitungsnachrichten hat der schweizerische Bundesrath bei Vorlage des internationalen Uebereinkommens an die Bundesversammlung die Nothwendigkeit gleichfalls bereits betont, das interne schweizerische Eisenbahnfrachtrecht mit dem internationalen in Uebereinstimmung zu bringen. Ueberdies hätte sich Schwab wohl auch denken können, dafs die betheiligten Staaten sich bei Prüfung der Entwürfe des internationalen Eisenbahnfrachtrechts — selbstverständlich — stets deren Rückwirkung auf ihr internes Frachtrecht vergegenwärtigt haben. Hätte Schwab mit der doch nicht so sehr entfernt liegenden Möglichkeit gerechnet, dafs die verschiedenen internen mit dem neuen internationalen Eisenbahnfrachtrecht in Uebereinstimmung gebracht werden können und müssen, so konnte er einen nicht nnbeträchtlichen Theil seines Buches ungeschrieben lassen. So z. B. fast den ganzen ersten Theil und das Schlufswort; der S. 412 ff. erdachte Fall, dafs ein internationaler Transport in dem ersten Lande, welches er durchläuft, angehalten werden und hieraus entsetzliche Verwicklungen entstehen können, hat gar keine praktische Bedeutung, wenn

das internationale mit dem internen Recht materiell übereinstimmt. Uebrigens würde — beiläufig bemerkt — in einem derartigen Falle der Transport ein internationaler bleiben, weil er mit einem internationalen Frachtbriefe aufgegeben ist. — Ferner brauchte sich dann der Verfasser nicht den Kopf darüber zu zerbrechen, ob und wie durch die Einführungsgesetze zum internationalen Uebereinkommen (vergl. z. B. S. 7, 108) oder gelegentlich dessen „Ratifizierung durch die Landesgesetze“ (S. 7, 32, 33) die gefährlichsten Bestimmungen des Berner Uebereinkommens für Deutschland und Oesterreich wenigstens abgeschwächt werden könnten. Ich halte solche Einführungsgesetze überhaupt nicht für erforderlich. Auch haben diejenigen Regierungen, welche bis jetzt das Berner Uebereinkommen ihren Volksvertretungen vorgelegt haben, die französische, die schweizerische und die deutsche, Einführungsgesetze nicht beigefügt. Und was denkt sich der Verfasser eigentlich unter „Ratifizierung des Uebereinkommens durch die Landesgesetze?“ Nach Art. 60 Abs. 2 tritt das Uebereinkommen drei Monate nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Geltung. Natürlich müssen die beteiligten Staaten zunächst das Uebereinkommen in der für jeden geltenden verfassungsmässigen Form prüfen, und wenn sie es dann — und zwar unverändert — genehmigen, so wird hiervon der Schweiz Mittheilung gemacht und es erfolgt demnächst in einem völkerrechtlichen Akte der Austausch der Ratifikationen durch Vertreter der Regierungen.

Meiner Meinung nach ist es aber überhaupt unzulässig, einen internationalen Staatsvertrag, durch welchen ein für mehrere Staaten gleichmässig geltendes Recht eingeführt werden soll, lediglich unter dem Gesichtswinkel der Rechtsverhältnisse eines oder zweier der beteiligten Staaten zu prüfen. Wenn mehrere Staaten einen Vertrag abschliessen wollen, so mufs jeder einzelne sich darüber klar sein, dafs er nicht ausschliesslich sein heimisches Recht zum internationalen machen kann. Internationale Verträge können nur mittelst gegenseitiger Zugeständnisse zustande kommen. Bei einem Gesamturtheil über den Vertrag gilt es dann zu prüfen, ob die Zugeständnisse so erheblich sind, dafs man lieber auf den Abschluss des Vertrages verzichtet.

Die an dem internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 beteiligten Staaten sind alle der Ansicht, dafs ungeachtet einzelner unvollkommener Bestimmungen, für den einen Staat dieser, für den anderen jener, der Vertrag im Ganzen annehmbar ist. Was hat es also für einen Zweck, wenn die Kritik immer wieder die Abweichungen des internationalen von dem deutsch-österreichischen Rechte betont, das letztere Recht für das angeblich bessere erklärt? Es hat das umsoweniger einen Zweck, als von keinem Rechte so viele Bestimmungen zum Theil wörtlich in das

internationale Uebereinkommen aufgenommen sind, als von dem deutsch-österreichischen Frachtrecht.

Um aber zu beweisen, daß das internationale Uebereinkommen ein neues, störendes Element in die internationalen Beziehungen der Eisenbahnen bringen wird, ergibt sich Schwab in allerhand künstlichen Darlegungen, die in der That einer Widerlegung kaum bedürfen. Der Verfasser besitzt eine zu genaue Kenntniß des internationalen Uebereinkommens, als daß er sich nicht selbst hätte sagen müssen, daß nach seinem Inkrafttreten dieses Uebereinkommen die alleinige und ausschließliche Grundlage für den internationalen Verkehr bilden wird.

Der Verfasser rechnet ungeachtet seiner schweren Bedenken mit der Thatsache, daß das Berner Uebereinkommen dereinst thatsächlich in Kraft treten wird, er verhehlt sich auch nicht, daß an dem Uebereinkommen in dem gegenwärtigen Zeitpunkte Aenderungen nicht mehr vorgenommen werden können. Mit andern Worten, weder seine grundsätzlichen Bedenken gegen das Uebereinkommen im Ganzen, noch seine Ausstellungen an fast jedem einzelnen Artikel werden nach seiner eigenen Annahme verhindern, daß, zunächst auf drei Jahre, ein Versuch mit diesem Staatsvertrage gemacht wird. Mit einer gewissen Berechtigung könnte da wohl gefragt werden, warum ein solches Buch erst jetzt, warum es schon jetzt geschrieben ist? Hätte Schwab sein Werk zwischen der zweiten und dritten Berner Konferenz herausgegeben, so konnte die dritte Konferenz über einzelne seiner Einwendungen meines Erachtens nicht hinweggehen, und das Uebereinkommen wäre vielleicht in äußerlich noch vollkommenerer Gestalt zum Abschluß gekommen. Mit dieser Wirkung des Buches ist es jetzt vorbei. Verfrüht aber scheint es mir als Vorarbeit für die erste Revision des Berner Uebereinkommens. Denn diese liegt doch noch in recht ferner Zukunft und für sie werden in erster Linie die praktischen Erfahrungen, die man demnächst machen wird, von Bedeutung sein, jedenfalls von viel maßgebenderer Bedeutung, als die praktischen Fälle, welche sich Schwab ausdenkt.

Es könnte hiernach auch überflüssig erscheinen, schon jetzt auf Einzelheiten des vorliegenden Buches in einer Besprechung sich näher einzulassen. So weit möchte ich indeß nicht gehen. Die Sorgfalt und der unleugbare Fleiß, mit welchem Schwab sich in das Berner Uebereinkommen hineingearbeitet hat, verdienen volle Anerkennung und Beachtung, und das Verständniß des Vertragswerks kann nur gefördert werden, wenn man gleichzeitig die Einwürfe eines so scharfsinnigen Kritikers in Erwägung zieht. Es sollen daher wenigstens einige seiner Ausstellungen kurz betrachtet werden.

Diese beziehen sich zunächst auf die Form und Fassung einzelner Stellen des Uebereinkommens und da kann man dem Verfasser vielfach

nicht Unrecht geben. Leider ist auf die Redaktion, vor allem die Schlussredaktion des Uebereinkommens nicht diejenige Sorgfalt verwandt worden, welche man bei einem so wichtigen Gegenstande füglich verlangen muß. Bei allen drei Konferenzen gingen die Mitglieder auseinander, bevor die letzte Feile an ihr Werk angelegt war und das hat sich gerächt (vergl. die zutreffenden Bemerkungen Schwab's S. 38, 39). Von offenbaren Flüchtigkeiten mögen folgende hervorgehoben werden: Die Ueberschriften der verschiedenen Theile des Vertrages stimmen im deutschen Texte nicht überein. Der Hauptvertrag lautet: „Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“, die Ausführungsbestimmungen haben den Titel: „Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr“ (vergl. S. 39, 40). Im § 3 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen ist versehentlich „Vertrag“ statt „Uebereinkommen“ gesagt (S. 109). In Abs. 3 desselben Paragraphen ist das Wort „Gesamtgeldbuse“ stehen geblieben, während sonst überall derartige Beträge absichtlich nicht als Strafbeträge, sondern als Fracht- oder Taxzuschläge bezeichnet sind (S. 110–112). Auf S. 122 werden einige redaktionelle Unebenheiten bei den Formularen (Anl. zu den Ausführungsbestimmungen) richtig bemängelt. Im Art. 18 (vergl. S. 187, 189) wird statt „Verfügung“ oder „Anweisung“ ohne erkennbaren Grund: „anderweite Disposition“ gesagt. Auf S. 200 nimmt Schwab an, dafs im dritten Absatze des Art. 16 unrichtig „Ort der Ablieferung“, statt, wie in den beiden ersten Absätzen, „Bestimmungsort“ gesagt sei. Ob hier ein Versehen vorliegt, ist mir indessen nicht unzweifelhaft, zumal hier auch der französische Text in den beiden ersten Absätzen „lieu de destination“, im dritten „lieu de livraison“ sagt. Dagegen wird S. 209 meines Erachtens mit Recht der leicht zu Mißverständnissen Anlaß bietende Wechsel in der Bezeichnung derselben Bahn als „Empfangsbahn“, „Ablieferungsbahn“, „abliefernde Bahn“, sowie derselben Station als „Bestimmungstation“, „Ablieferungsstation“, „Empfangsstation“ gerügt (vergl. Art. 20, 23, 6, 16, 24, 30, 44). In Art. 56 ist der Ausdruck: „cautio judicatum solvi“ statt „cautio pro expensis“ stehen geblieben, obgleich man nicht zweifelhaft darüber war, dafs er unrichtig sei (vergl. S. 374/75). Nach Art. 11 Abs. 1 des Reglements, betr. die Errichtung eines Zentralamts, ist dagegen wohl nicht zweifelhaft, wie das Schwab S. 404 annimmt, dafs die vom Zentralamt herausgegebene amtliche Zeitschrift allgemein käuflich zu haben ist. Ich vermute hier einen Druckfehler. Statt „Weitere Exemplare sind zu einem ... Preise zu bezahlen“, wird es wohl heißen müssen „zu beziehen“. Wenigstens sagt man im Deutschen nicht zu, sondern mit einem Preise bezahlen.

Unter den sachlichen Ausstellungen Schwab's an dem Uebereinkommen

beruht ein Theil auf Bedenken, welche schon während der Verhandlungen sowohl innerhalb als außerhalb der Berathungen von Einzelnen erhoben und schliesslich, im Interesse des Zustandekommens des Werks, unterdrückt sind, andere begegnen uns meines Wissens bei Schwab zum ersten Male. Zu den ersteren gehören die Bedenken gegen die Bestimmungen der Art. 15 und 26 über das Verfügungsrecht über das rollende Gut und gegen die Art. 34 ff. über die Verschärfung der Haftpflicht der Eisenbahnen. Die von den geltenden Rechten aller beteiligten Staaten abweichenden neuen Vorschläge des Berner Uebereinkommens werden durchweg von Schwab bekämpft (vergl. z. B. S. 131 ff., 172 ff., 235 ff., betr. die Art. 15 und 26, und S. 268 ff., betr. die Haftpflicht). Zweifellos handelt es sich hier um Neuerungen, welche sich erst bewähren müssen. Aber Schwab vergisst, dass diese Bestimmungen von einer Mehrheit sachverständiger und im Eisenbahndienst erfahrener Männer vorgeschlagen und demnächst in verschiedenen Instanzen in allen beteiligten Ländern sorgfältig nachgeprüft und von keiner Seite für unausführbar erachtet worden sind, obgleich, wie die Protokolle ergeben, einzelne der auf der Konferenz anwesenden Vertreter eine andere Regelung dieser schwierigen Fragen vorgezogen hätten. Wirklich neue Gedanken und Gesichtspunkte sucht man in diesen Ausführungen Schwab's vergeblich. Häufig klammert er sich auch hier an den Wortlaut, die nicht immer glückliche Fassung eines Artikels, dessen Sinn bei wohlwollender Auslegung nicht wohl zweifelhaft sein kann. Hierher gehören insbesondere seine sehr breiten Ausführungen über den Begriff; „Interesse an der Lieferung“, in seiner Bedeutung sowohl für den Schaden, welcher durch Verlust und Beschädigung des Gutes als durch Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Lieferfrist herbeigeführt wird. Das Publikum und die Eisenbahnen werden sich meines Dafürhaltens sehr bald an diesen Begriff gewöhnen und das Publikum insbesondere sich auch leicht berechnen, auf wie hoch es verständiger Weise das Interesse an der Lieferung angeben soll. Von leichtfertiger Uebersicherung wird es durch die absichtlich recht hoch bemessene Versicherungsgebühr abgehalten. Der Art. 35 — vom Verfasser liebenswürdig auf S. 271 als eine „Mißgeburt“ bezeichnet — hat sehr viele Bedenken gegen sich. sein Hauptvorzug ist aber meines Erachtens, dass er schwerlich jemals praktisch zur Anwendung kommen wird, und dann ist er doch mindestens unschädlich. Gleichwohl war er, wie insbesondere die Verhandlungen der zweiten Konferenz überzeugend darthun, unvermeidlich.

Auch von dem, was der Verfasser über das Zentralamt und dessen Reglement sagt, lässt sich manches hören; eine gröfsere Sorgfalt auf die Ausgestaltung dieser — von französischer Seite aus politischen Gründen an Stelle der deutschen internationalen Kommission vorgeschlagenen —

Behörde hätte man füglich verwenden können. Die Hauptsache ist aber meines Erachtens, daß das Zentralamt eingesetzt ist. Seinen Wirkungskreis wird es sich in den ersten drei Jahren seines Bestehens schon schaffen und dann kann ja das Reglement auch stilistisch schöner, klarer und ausführlicher ausgearbeitet werden. Die unverkennbaren Härten der Fassung erklären sich wohl am besten daraus, daß der deutsche Text eine nicht durchweg gelungene Uebersetzung aus dem französischen Urtext ist.

Hat Schwab in diesen drei Punkten mancherlei Zutreffendes, wenn auch für den Kenner des internationalen Uebereinkommens und seiner Entstehungsgeschichte nicht viel Neues gesagt, so ist eine ganze Anzahl weiterer eigener Einwendungen und Ausstellungen meines Erachtens unbegründet. Wenigstens ein paar solcher Ausstellungen mögen hier erwähnt werden. S. 28/29, S. 195 und an andern verschiedenen Stellen wird gerügt, daß das Uebereinkommen hier und da, insbesondere da, wo es sich um örtliche Verhältnisse handelt, auf die Landesgesetze und Reglements Bezug nimmt und auf Findung internationaler Rechtssätze verzichtet. Ich befürchte nicht, daß hieraus Schwierigkeiten entstehen. Die Entwürfe scheinen mir vielmehr das Richtige in der Begrenzung des Umfangs der internationalrechtlichen Bestimmungen getroffen zu haben. Ebenso wenig dürften an den Richter, welcher unter Umständen, aber selten, auch derartige landesgesetzliche Bestimmungen kennen muß, übermäßige Ansprüche gemacht werden. Derartige Fälle werden meist in dem Lande zur Entscheidung gelangen, dessen Recht anzuwenden ist. Und wie ist es heute? Der Richter, welcher jetzt über internationale Streitigkeiten aus dem Frachtvertrage zu entscheiden hat, muß eine erheblich umfangreichere Kenntniß der einzelnen Landesrechte besitzen, als der Richter, welcher nach dem Inkrafttreten des Berner Uebereinkommens zu urtheilen hat. — S. 36 übersieht Schwab den Hauptgrund für die Trennung der Ausführungsbestimmungen von dem eigentlichen Vertrage, nämlich den, daß Aenderungen des Vertrages nur durch einen neuen Staatsvertrag herbeigeführt werden können, welcher wiederum die Mitwirkung des ganzen schwerfälligen Apparates der gesetzgebenden Körperschaften aller theiligten Staaten bedingt, während eine Aenderung der Ausführungsbestimmungen ohne Zuziehung der gesetzgebenden Körperschaften, also erheblich leichter und einfacher ins Leben zu rufen ist. Damit fallen die Bemerkungen, welche sich gegen diese Trennung richten, in sich zusammen. S. 85 ff. vermist er gar in den Zeitangaben des Uebereinkommens den russischen Kalender, ebenso meint er, die Konferenz habe versehentlich unterlassen, die Gewichtangaben auch in russischem Gewichte zu machen, wie er denn auf S. 93 ff. misbilligt, daß das Uebereinkommen

nur in zwei Sprachen abgefaßt ist, und allerhand Schwierigkeiten sich ausdenkt, welche aus der Verschiedenheit der Sprachen, der Münz-, der Mafs- und Gewichtsverhältnisse der theiligten Staaten erwachsen sollen. — Wenn man vor solchen Schwierigkeiten zurückscheut, soll man lieber internationale Verträge nicht abschließen. Jedenfalls macht es einen eigenartigen Eindruck, solchen Bedenken bei einem Deutschen zu begegnen, über welche sich die russischen, die italienischen, die niederländischen Vertreter ohne Weiteres hinweggesetzt haben. Von keiner Seite ist auch nur der Wunsch geäußert, daß das Uebereinkommen in mehr als zwei Sprachen abgefaßt werden möge. Mir ist auch kein internationaler Vertrag bekannt, welcher in mehr als zwei Sprachen aufgesetzt wäre. S. 231 und S. 241 findet Schwab eine Lücke darin, daß der Vertrag nicht auch Bestimmungen über die Legitimation und den Gerichtsstand für Klagen der Eisenbahn gegen die Frachtnnehmer enthält. Meines Dafürhaltens mit Unrecht. Denn über diese Punkte werden so leicht Zweifel nicht entstehen können, sie haben aber auch mit dem internationalen Frachtrecht nichts zu thun. Die prozessualischen Vorschriften des Uebereinkommens sind bedingt — wie das schon der erste schweizerische Entwurf richtig ausführt — durch die Zwangsgemeinschaft der Bahnen. Ein Gesetz, welches die Bahnen zu einer solchen Gemeinschaft nöthigt, muß ihnen mindestens auch die Möglichkeit gewähren, die Gemeinschaft wieder zu lösen, und zu diesem Zwecke waren die Vorschriften über das Rückgriffsverfahren erforderlich. Hätte man die von Schwab vermißten prozessualischen Vorschriften in das Uebereinkommen aufgenommen, so würde man weit über den Rahmen des Nothwendigen hinausgegangen sein, zumal Klagen der Bahnen gegen die Parteien gar nichts ungewöhnliches an sich haben, auch in den Zivilprozeßordnungen der Wohnsitze der Beklagten über Passivlegitimation und Gerichtsstand das Nöthige gesagt ist.

Die Leser des Archivs mögen hieraus entnehmen, daß Schwab, ungeachtet seines großen Aufwandes von Scharfsinn und seines tiefen und gründlichen Eindringens in das Berner Uebereinkommen mit Vorsicht gelesen und seiner Zeit benutzt werden muß. Wenn aber ein so scharfer Kritiker, wie Schwab, schließlich nicht mehr und keine anderen Fehler in dem Uebereinkommen zu entdecken im Stande ist, als die, von welchen sein Buch Zeugniß ablegt, so kann man daraus umgekehrt mit einer gewissen Berechtigung den Schluß ziehen, daß das Werk der Berner Konferenz trotz all' der großen zu überwindenden Schwierigkeiten ein im Ganzen wohl gelungenes ist. Sicherlich werden sich die ihm anhaftenden, meist durch äußerliche Umstände hervorgerufenen Mängel bei einer ersten, drei Jahre nach seinem Inkrafttreten in Aussicht genommenen Nachprüfung

leicht, und ohne dafs an den Grundlagen des Uebereinkommens gerüttelt wird, ausmerzen lassen. *v. d. L.*

Zur Umgestaltung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.
Berlin 1891. Carl Heymann's Verlag.

Im vergangenen Jahre erschienen unter dieser Ueberschrift eine Reihe von Artikeln in der Nationalzeitung, welche neuerdings auch in einem besonderen Hefte gesammelt wieder abgedruckt sind. Die vorstehende Schrift macht sich zur Aufgabe, die in jenen Artikeln enthaltenen Angriffe gegen die Staatseisenbahnverwaltung Punkt für Punkt zu widerlegen und zahlreiche, zum Theil auf mangelhafter Kenntniß der Verwaltungseinrichtungen beruhende, thatsächliche Unrichtigkeiten in denselben nachzuweisen. Am Schlusse seines Buches (S. 24 ff.) macht der Verfasser Vorschläge über einzelne Reformen der Staatseisenbahnverwaltung, welche seiner Meinung nach jetzt wohl in Angriff genommen werden könnten, nachdem die Staatsbahnverwaltung die erste und wichtigste ihr obliegende, ungemein schwierige Aufgabe, die der Vereinigung zahlreicher zerstückelter Verwaltungen zu einem einheitlichen, abgeschlossenen und wohlgefügteten Eisenbahnnetze und des weiteren Ausbaues dieses Netzes, erfolgreich gelöst hat. Der Verfasser befürwortet insbesondere die Einführung eines ermäßigten Tarifs für gewisse Massengüter unter Verminderung der Frachtsätze mit Zunahme der Entfernung, eine Verbesserung und Vereinfachung des Personentarifs und eine andere Ausbildung aller, sowohl der technischen als der administrativen, höheren Eisenbahnbeamten. *v. d. L.*

Bräusicke, C., erster Bürgermeister von Bromberg. Die Reform der Gütertarife mit besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirthschaft. Berlin 1890. Leonhard Simion.

Der Verfasser dieser Schrift unternimmt es, auf Grund allgemeiner wirthschaftlicher Regeln ein Gütertarifsystem aufzubauen, nach welchem die Eisenbahnfrachten zusammengesetzt sein sollen aus den Baarauslagen für die Transportleistung unter Hinzurechnung von Zuschlägen als Ersatz für die sonstigen ständigen Kosten der Eisenbahn und einem vernünftigen Reingewinn. Die Baarauslagen für die Transportleistung werden für das Tonnenkilometer auf Grund minntiöser — übrigens vielfach anfechtbarer — Berechnungen gefunden. Die Höhe der Zuschläge soll nach der Länge des Transportweges und nach der Schnelligkeit der Transportausführung abgestuft sein. Für ihre Feststellung nimmt der Verfasser an, dafs die

Beförderung eines Wagenladungsgutes auf 10 km 2 Tage, auf 100 km 3 Tage, auf 400 km 5 Tage, auf 1000 km 8 Tage in Anspruch nehmen, und daß der richtige Tageszuschlag derjenige Ueberschuß sei, welcher sich bei den hentigen Frachtsätzen auf 100 km Entfernung über die von ihm berechneten Baarauslagen der Transportleistung ergibt. Wirklich überzeugende Gründe für diese Annahmen und ihre Richtigkeit vermißt man leider. Ein auf logischen Grundsätzen aufgebautes Tarifsystern muß aber die Richtigkeit seiner Grundlagen beweisen, wenn es Werth haben soll. Mangels solcher Beweise schwebt das ganze System in der Luft. Wie übrigens der Verfasser zu den für verschiedene Entfernungen ausgerechneten Frachtsätzen schließlich kommt, ist gleichfalls unerfindlich, er baut sein System auf nach den Selbstkosten der Eisenbahn, er führt selbst aus, daß diese Selbstkosten für alle Wagenladungsgüter (aufgegeben in Mengen von 10 t) die gleichen seien; trotzdem werden für diese Wagenladungsgüter Frachtsätze in ganz verschiedener Höhe ausgerechnet, und zwar je nachdem ein Gut in dem heutigen — auf der Werthklassifikation zahlreicher Güter beruhenden — Tarifsystern einem der 3 Spezialtarife oder der Klasse B angehört. Das ist nicht logisch. Auch sonst geräth der Verfasser als Theoretiker mit sich selbst in Kampf als Praktiker, wobei der erstere unterliegt. Man sollte nämlich glauben, daß das allein richtige System nun auch thatsächlich angewendet wird. Das geschieht aber nicht bei allen Entfernungen von 1 bis 350 km, obgleich die weitaus überwiegende Menge der Transporte in diesen Entfernungsgrenzen liegt; vielmehr ist der Verfasser der Meinung, daß innerhalb dieser Entfernungen das heutige Tarifsystern im Allgemeinen dem wirklichen Bedürfnis entspreche; er hätte hinzusetzen müssen, daß das neu vorgeschlagene System hier nicht verwendbar sei, weil es zu unmöglichen Erhöhungen der Frachtsätze führt. Aber auch auf weitere Entfernungen werden die gefundenen Frachtsätze nicht überall eingeführt, vielmehr aus Zweckmäßigkeitsgründen — nämlich zur Vermeidung großer Ausfälle — andere gegriffen.

So bleibt denn von dem mit großem Apparat und mit Aufwendung bedeutenden Fleißes in Scene gesetzten System nur der eine Gedanke übrig, daß die Güterfrachtsätze nach fallender Skala gebildet werden müßten. Dieser Gedanke ist aber nicht neu. Trotzdem ist die Behandlung dieser Frage schätzbar, weil anerkannt werden muß, daß sie zu den heute schwebenden gehört. Nur hätte dieselbe gründlicher erörtert und die wirthschaftlichen Folgen der Durchführung der fallenden Skala genauer untersucht werden müssen. Bedenken gegen die fallende Skala — welche mit dem finanziellen Interesse der Eisenbahnen sehr wohl verträglich ist — liegen z. B. in der Verschiebung der gegenwärtigen Produktions- und Absatzverhältnisse, der Einwirkung auf den Zwischenhandel und in der

Gefahr, daß dem Auslaude die Frachtermäßigungen auf weite Entfernungen ebenfalls zu Gute kommen. Diese Fragen sind eingehender aber nur für die Getreide- und Mehltransporte erörtert, während der Verfasser bei allen anderen Artikeln über solche Bedenken leichten Herzens hinweggeht.

Müllhausen.

Martens, A., Professor, Vorsteher der mechanisch-technischen Versuchsanstalt. Untersuchungen mit Eisenbahnmaterialien, ausgeführt im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten. Ergänzungsheft II, 1890, der Mittheilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin. Herausgegeben im Auftrage der königl. Ansichtskommission. Mit 5 Tafeln. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1890.

Schieneu, Radachsen und Radreifen gehören zu denjenigen im Eisenbahnbetriebe in großen Mengen verbrauchten Gegenständen, welchen die Eisenbahnverwaltungen mit Recht eine ganz besondere Aufmerksamkeit seit langer Zeit zugewendet haben. Die Sicherheit, wie auch der wirtschaftliche Erfolg des Eisenbahnbetriebes sind von der Beschaffenheit jener Theile in nicht geringem Maße abhängig. Indessen haben die Bestrebungen zur Auffindung derjenigen Prüfungsmittel, welche mit möglichst großer Zuverlässigkeit zu der Erkenntniß führen, ob eine neu hergestellte Schiene oder Achse, oder ein neuer Radreifen sich im Eisenbahnbetriebe gegebenen Falles in jeder Hinsicht bewähren würde, ein völlig befriedigendes Ergebniss bis jetzt nicht gehabt. Dies erklärt sich daraus, daß es bisher an streng wissenschaftlich durchgeführten und umfassenden Versuchen über die Beziehungen zwischen den chemischen sowie physikalischen Eigenschaften der verwendeten Stoffe und dem Verhalten der fertigen Theile im Betriebe der Eisenbahnen fehlte. Mangels der Kenntniß dieser Beziehungen und unter dem Einflusse des aner kennenswerthen Bestrebens, die Güteprüfung möglichst einfach und billig zu gestalten, beschränkten die Eisenbahnverwaltungen sich meist auf die Prüfung einiger besonders wichtig scheinenden Eigenschaften der verwendeten Stoffe. Wenn nun die im Betriebe gemachten Erfahrungen dem Ergebniss der Güteprüfungen keineswegs immer entsprachen, so erscheint dies nicht besonders auffallend, da einerseits die Kräftewirkungen und äusseren Einflüsse auf Schienen, Achsen und Radreifen im Betriebe nicht so einfach, wie bei der Güteprüfung, sondern außerordentlich verschiedenartig und zusammengesetzt sind, und da andererseits die „Bewährung im Betriebe“ nicht nur von der Beschaffenheit des Stoffes, sondern auch von seiner Gestaltung und von der Einordnung in den Zusammenhang der Theile abhängt. Dazu

kommt, daß die Güteprüfung sich auf einmalige Versuche beschränken muß, während es sich im Betriebe um dauernd wiederholte Anstrengung des Stoffes handelt.

Die vorhandenen Unklarheiten zu beseitigen, ist das Ziel einer sehr umfangreichen und schwierigen, durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten angeordneten „vergleichenden Untersuchung der Eigenschaften von Eisenbahnmaterialien mit deren Verhalten im Betriebe“, deren erste Ergebnisse nunmehr auf Anordnung des Herrn Ministers in dem vorliegenden Buche der Öffentlichkeit übergeben worden sind. Wir entnehmen demselben, daß die Untersuchung sich auf alte, dem Betriebe entnommene Stücke, welche von den königl. Staatsbahnverwaltungen geliefert wurden, und auf neue, von den Eisenindustriellen gelieferte Stücke erstrecken und sowohl einmalige, als auch Dauerversuche umfassen soll. Sie wird von der königl. mechanisch-technischen, sowie von der königl. chemisch-technischen Versuchsanstalt ausgeführt, und zwar auf Grund eines Arbeitsplanes, den die zur Ueberwachung der Versuche bestellte, aus Staats- und Ziviltechnikern zusammengesetzte Kommission ausgearbeitet hat. Bis jetzt sind nur die Versuche mit alten Schienen und alten Radreifen zu Ende geführt und veröffentlicht, während die Dauerversuche und Versuche mit dem, von den Hüttenwerken gelieferten neuen Material noch fortgesetzt werden. Eine endgültige Lösung der gestellten Aufgabe, den Zusammenhang zwischen den Versuchs- und Betriebsergebnissen zu ergründen, ist daher zur Zeit noch nicht möglich. Die vorliegenden Mittheilungen enthalten im Eingange einen Auszug aus dem Arbeitsplane und weiterhin den im Oktober 1887 erstatteten Bericht des Vorstehers der königl. mechanisch-technischen Versuchsanstalt, Professor A. Martens, an die Ueberwachungskommission, über die Ergebnisse der bis dahin gemachten Versuche. Der Genaunte ist von der Anschauung ausgegangen, daß dieser Bericht „bauptsächlich der Ueberwachungskommission als Grundlage zu dienen habe, um aus dem vorgelegten Material die für die Beurtheilung des Werthes der verschiedenen Versuchsmethoden zur Prüfung der Materialqualität und zur Feststellung der in Zukunft bei Lieferung von Eisenbahnmaterialien etwa zu stellenden Bedingungen die nöthigen Unterlagen zu gewinnen. Inzwischen hat bekanntlich die Kommission diese Arbeit beendet, auf Grund deren neue Bedingungen für die Lieferung von Eisenbahnmaterialien für die preussischen Staatsbahnen durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorgeschrieben worden sind. In dem 54 Seiten umfassenden Texte des Buches sind außer dem Arbeitsplane zunächst die bei Zusammenstellung der Versuchsergebnisse befolgten Grundsätze, ferner die Einzelheiten der Versuchsausführung und endlich die aus den Versuchsergebnissen gezogenen Folgerungen in mög-

lichst knapper Form dargelegt. Der durch drei sehr gelungene Lichtdrucktafeln (Abbildungen von Probestücken) erläuterte Bericht bildet so den Schlüssel zum Studium der umfangreichen, 204 Seiten umfassenden Zusammenstellungen. Das Verständniß der aus den letzteren gezogenen Folgerungen wird durch die zeichnerische Darstellung der Ergebnisse auf zwei weiteren Tafeln wesentlich erleichtert.

Die Fülle und die Eigenart des Stoffes lassen ein näheres Eingehen auf den Inhalt des Buches an dieser Stelle nicht zu. Es sei nur Folgendes kurz erwähnt. Die Anordnung der Versuchsergebnisse ist nach drei verschiedenen Gesichtspunkten erfolgt, nämlich: 1. nach wachsendem Verhältniß der Bruchfestigkeit (p) zur Querschnittsverminderung (q); 2. nach den Hüttenwerken, von deren Lieferungen die Versuchsstücke herrühren; 3. nach der chemischen Zusammensetzung. Endlich sind in einer Gesamtübersicht die Versuchs- und die Betriebsergebnisse der nach ihrer chemischen Zusammensetzung geordneten Proben einander gegenübergestellt.

Wenngleich der Bericht des Vorstehers der mechanisch-technischen Versuchsanstalt nur die Grundlage für die Verwerthung der Versuche durch die Aufsichtskommission bilden sollte, so sind doch die unmittelbar aus demselben zu ziehenden Lehren recht bemerkenswerth. Es sei nur hervorgehoben, daß von 114 Stück untersuchter Schienen 33 pCt. sowohl gute Versuchsergebnisse, als auch gute Betriebsergebnisse, 13 pCt. sowohl schlechte Versuchsergebnisse, als auch schlechte Betriebsergebnisse geliefert haben, während bei den übrigen 54 pCt. aller Schienen die Versuchsergebnisse mit den Betriebsergebnissen nicht übereinstimmen. Insbesondere weichen bei 28 pCt. der Schienen die Ergebnisse sowohl der Zerreißproben als auch der Fallproben, bei 9 pCt. nur die Ergebnisse der Zerreißproben, bei 16 pCt. nur die Ergebnisse der Fallproben von den Betriebsergebnissen ab. Wenn man diese Zahlen im Großen und Ganzen als allgemein gültig betrachten will, so ergibt sich, daß die Zerreiß- und Fallproben allein eine genügende Gewähr für das Verhalten der geprüften Stücke im Betriebe nicht bieten, da bei 28 pCt. aller Schienen die Betriebsergebnisse sich nicht mit denen der Versuche decken. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Radreifen, da hier nur bei 53 pCt. aller Proben die Versuchs- und die Betriebsergebnisse übereinstimmen. Die übrigen 47 pCt. fallen lediglich auf solche Stücke, welche gute Versuchsergebnisse, aber schlechte Betriebsergebnisse geliefert haben. Hierbei ist zu bemerken, daß die Radreifen nur Zerreißproben unterworfen worden sind. Man darf annehmen, daß der Prozentsatz der nicht übereinstimmenden Ergebnisse durch Hinzufügung von Fallproben bei den Radreifen eine ähnliche Verminderung erfahren würde wie bei den Schienen. Immerhin aber würde höchst wahrscheinlich auch dann

noch ein erheblicher Prozentsatz von nicht übereinstimmenden Ergebnissen der Versuche und des Betriebes übrig bleiben. Aus dieser Thatsache darf man schliessen, dass wie bei Schienen so auch bei Radreifen die „Bewährung im Betriebe“ nur theilweise von den physikalischen und chemischen Eigenschaften des verwendeten Eisens, theilweise vielmehr von anderen Umständen abhängig ist. Solche Umstände werden in den besonderen äusseren Verhältnissen zu finden sein, unter denen die Schienen und Radreifen den Einflüssen des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt werden, wie z. B. in der Zusammensetzung und Lagerung des Geleisgestänges und in der Art der Befestigung der Radreifen an den Rädern. Man darf ferner annehmen, dass es nur dann möglich sein wird, mit Hilfe der vorliegenden und noch zu erwartenden weiteren Versuchsergebnisse einen streng wissenschaftlichen Nachweis über den Zusammenhang zwischen den Betriebsergebnissen und den Ergebnissen der verschiedenen Versuchsmethoden zu führen, wenn es gelingt, den Einfluss der Beschaffenheit des Stoffes von dem Einflüsse äusserer, vom Stoffe unabhängiger Umstände hinreichend genau zu scheiden.

Aus den Ergebnissen der Versuche sei weiter noch als merkwürdig hervorgehoben, dass danach der Einfluss, welchen das Verhältniss der Bruchfestigkeit zur Querschnittsverminderung (p/q) auf die Betriebsergebnisse hat, nicht unzweifelhaft nachweisbar ist. Hieraus wird man indessen gewiss nicht schliessen dürfen, dass ein solcher Einfluss nicht bestehe. Vielmehr wird derselbe auscheinend von anderen Einflüssen unter Umständen so überwuchert, dass er für die Bewährung im Betriebe nicht ausschlaggebend erscheint. Auch ist Angesichts jenes Ergebnisses die Annahme nicht unberechtigt, dass die Methode, nach welcher das „Verhalten im Betriebe“ zum Zwecke der Vergleichung in mathematische Grössen umgesetzt worden ist, noch mangelhaft sei. Dies wird auch vom Verfasser des Berichtes ausdrücklich betont. Hierbei drängt sich die Frage auf, ob nicht eine besonders klare und lehrreiche Uebersicht über die Gesamtheit der Versuchsergebnisse dadurch gewonnen werden könnte, dass man die letzteren sämmtlich als Funktionen der Betriebsergebnisse zeichnerisch darstellt, sodass die Betriebszahlen als Abscissen, die Versuchszahlen als Ordinaten der betreffenden Kurven auftreten. Aus einer solchen Darstellung würde unmittelbar zu entnehmen sein, welche Versuchsarten für die Gütheurtheilung der Schienen und Radreifen ausschlaggebende Bedeutung, welche geringere oder gar keine Bedeutung haben, sofern man dafür gesorgt hat, dass solche Einflüsse auf die Betriebsergebnisse, welche nicht an die innere Beschaffenheit des verwendeten Stoffes gebunden sind, in der Darstellung auch nicht zur Geltung kommen. Dabei ist allerdings Voraussetzung, dass die Abscissenwerthe, welche dem „Verhalten im Be-

triebe^a entsprechen, als stetig veränderliche Größen behandelt werden. Die jetzt angewendete Unterscheidung der Betriebsergebnisse nach den Begriffen „besonders gut“, „gut“, „schlecht“, „besonders schlecht“, müßte für diesen besonderen Zweck aufgegeben werden.

Das vorliegende werthvolle Buch berechtigt zu der bestimmten Hoffnung, daß die mit großem Sachverständniß und reichen Mitteln begonnene Arbeit zu einer befriedigenden Lösung der wichtigen Aufgabe führen werde. Hoffen wir, daß durch fortgesetzte Veröffentlichung der Versuchsergebnisse die betheiligten Kreise auch ferner in die Lage gebracht werden mögen, die Früchte des gemeinnützigen Werkes mit zu genießen. S.

Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1889 in graphischer Darstellung der Beförderung einiger Frachtartikel. V. Jahrgang. Bearbeitet im Auftrage des königl. preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten von der königl. Eisenbahndirektion zu Erfurt. Leipzig. Kommissionsverlag von F. A. Brockhaus. 1891. Preis für das ganze Werk 10 ./. , für eine Karte 2 ./.

Der neue Jahrgang dieses Werkes enthält, wie die früheren, auf sieben Karten die Darstellung der Bewegung von Braunkohlen, Steinkohlen, Weizen und Spelz, Roggen, Mehl n. s. w., Roheisen, Façoneisen aller Art. Die Gesichtspunkte, nach welchen das Werk bearbeitet wird, sind unseren Lesern aus den Besprechungen der früheren Jahrgänge bekannt.¹⁾ Die jetzige Darstellung des Verkehrs der Artikel Brannkohlen, Steinkohlen und Roheisen weicht von den früheren vortheilhaft ab, sie ist erheblich einfacher und übersichtlicher geworden. Aus den Kartenbildern gewinnt man jetzt mit einem Blick eine klare Vorstellung von dem Versande jedes Fördergebietes und der Vertheilung seiner Erzeugnisse auf alle Empfangsbezirke. Die Karte für Steinkohlen ist noch in der Weise ergänzt worden, daß die Mengen der aus England eingeführten und nach den Verkehrsbezirken des Deutschen Reiches beförderten Steinkohlen besonders nachgewiesen wurden. Wir beschränken uns darauf, hiermit das Werk allen betheiligten Kreisen, insbesondere auch dem Handelsstande, aufs Neue zum eingehenden Studium zu empfehlen.

¹⁾ Vergl. zuletzt Archiv 1890 S. 358.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- A. O. V. Ueber die Mittel zur Verminderung der Widerstände bei Eisenbahnzügen. Wien 1891. M 1,80.
- A. O. V. Die Vervollkommenng der Dampfmaschinen. Wien 1891. M 1,50.
- Busschere, L. de. Les premiers signaux de chemins de fer en Allemagne.
- Chabrier, E. Les chemins de fer de pénétration. Routes stratégiques en fer. Paris 1890.
- Choisy, M. A. Chemin de fer transsaharien. Documents relatifs à la mission dirigée au Sud de l'Algérie. Paris 1890.
- Colson C. Transports et tarifs. Paris 1890.
- Interstate Commerce Commission. Statistics of Railways in the United States for the year ending Juni 30. 1889. Washington 1890.
- Juptner v. Jonstorff, Frhr. v. Die Untersuchung von Feuerungsanlagen. Wien 1890. M 6,80.
- Maglietta, V. La questione ferroviaria in Italia. Bologna, Pongetti.
- Marx, K. Das Kapital. Kritik der politischen Oekonomie. 1 Bd. 1 Buch. Der Produktionsprozess des Kapitals. 4. Aufl. Hamburg. M 9,00.
- Matlekovitz, A. v. Die Zollpolitik der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Deutschen Reiches seit 1868 und deren nächste Zukunft. Leipzig 1891. M 21,00.
- Poor's manual of the Railroads of the United States for 1890. in which is incorporated Poor's directory of Railway officials and directors. 23 d year. New York. \$ 6,00.
- Railroad cases, American and English, a collection of all the Railroad cases in the courts of last resort in America and England. Northport. N. Y. \$ 4,50.
- Railroad Labor. Fifth Annual Report of the Commissioner of Labor. Washington 1890.
- Recueil de lois, ordonnances, décrets, règlements et circulaires concernant les services dépendant du ministère des travaux publics dressé par les soins de l'administration centrale. 1. série. Paris. Fres. 8,00.
- Reichseisenbahnamt. Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Bd. X. Betriebsjahr 1889/90. Berlin 1890.
- Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der deutschen Eisenbahnstatistik. Bd. IX. Betriebsjahr 1889/90. Berlin 1890.
- Reitzeustein, F. v. Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen. Freiburg i. Br. M 2,00.

- Rolwan, W. R.** De la traction économique pour tramways (urbains et régionaux). Paris.
- Salwey, E. R.** Leight railways, as a practical means of exploration. London. \$ 5,00.
- Soudrille, J.** Le transsaharien et la pacification de nos possessions de l'Afrique occidentale. Étude générale sur un chemin de fer qui relierait la Méditerranée à l'océan atlantique en mettant en communication directe l'Algérie avec le Soudan, la Sénégambie et la Guinée. Oran.
- Uebersichten der Weltwirthschaft Jahrgang 1885—1889.** 1. Lfg. Berlin. M 1,00.
- Vivarez, M.** Le Soudan algérien. Projet de voie ferrée transsaharienne Alger-la-Tchad. Paris.
- Zels, L.** Die Aktiven der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Wien 1891.

Zeitschriften.

Annals of the American Academy of Political and Social Science. Philadelphia.
No. 3. Januar 1891.

Railroad passenger tariffs in Austria.

Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer.
Bruxelles.

November 1890.

Notes sur le nouveau tarif intérieur par zones des marchandises des chemins de fer de l'État hongrois. Compte-rendu général de la troisième session: Transbordement des marchandises. Note sur les avantages de l'électricité pour le freinage des trains de marchandises et sur le programme d'un frein électrique automatique.

Dezember 1890.

Compte-rendu général de la troisième session: Affermage de l'exploitation des chemins de fer secondaires. Chemins de fer sur routes ou tramways à vapeur. Nouveau rail de 40 kilogrammes du Chicago and Northern Pacific Railroad.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

November 1890.

Égypte. Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer de 1880 à 1889 (avec trois diagrammes). Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1888 et 1889. Chili: Résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'État pendant l'année 1886. Espagne. Résultats généraux d'exploitation des chemins de fer en 1888.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 52 bis 8. Vom 27. Dezember 1890 bis 21. Februar 1891.

(No. 52:) Bau einer den Kankasus überschreitenden Eisenbahn Wladikawkas-Tiflis. (No. 1—2:) Von den letzten Kaisermanövern. (No. 1—3a: Breit-

fufsschiene oder Stuhlschiene? (No. 2:) Einführung einer Einheitszeit in Deutschland. (No. 2a:) Die elektrische City- und Süd-Londonbahn. (No. 4:) Abänderung einer Bestimmung des Bahnpolizei-Reglements. (No. 5:) Gründung der Festungsgrabenbrücke der Königsberg-Labianer Eisenbahn auf gusseisernen Schraubenpfählen. (No. 6:) Ein neuer Weichenverschluss. (No. 6a:) Wie kann man unseren Eisenbahn-Oberbau mit geringen Mitteln bedeutend verstärken? (No. 7:) Störungen des Eisenbahnbetriebes durch Schnee und die Schutzmittel dagegen. Erweiterung des preussischen Staatsbahnnetzes und Anlage neuer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (No. 8:) Trockenlegung nasser Tunnelgewölbe und Widerlager.

Der Civilingenieur. Leipzig.

Heft 1. 1891.

Rosterscheinungen an den Oberbaumaterialien des Altenburger Tunnels. Ueber die Berechnung der Kosten der Anschaffung und Erneuerung der Eisenbahnschienen.

Dannbuis. Wien.

No. 6. Vom 5. Februar 1891.

Der Verkehr auf deutschen Wasserstraßen in den Jahren 1875 und 1885.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 5 bis 15. Vom 17. Januar bis 21. Februar 1891.

(No. 5:) Eisenbahnverbindung zwischen Chile und Argentinien. Neue Befestigungsart der Schiene auf hölzernen Querschwellen. (No. 6:) Die anatolischen Eisenbahnen. (No. 7 u. 9:) Gleisvermehrung bei Eisenbahntunneln. (No. 10:) Nenerung am eisernen Querschwellen-Oberbau. (No. 15:) Vorschläge zu einer Neuorganisation der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Eisenbahnnetzes.

L'Économiste français. Paris.

No. 1 bis 5. Vom 3. bis 31. Januar 1891.

(No. 1-2:) Le trafic du Transsaharien. (No. 5:) Les chemins de fer: la garantie d'intérêt; les insuffisances d'exploitation et les dividendes.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg. 1890.

No. 41 bis 48.

(No. 41-42:) Die Eisenbahnfrage in Rußland. (No. 43 u. 47:) Ueber die sibirische Eisenbahn. (No. 44:) Ueber die Spurweite der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (No. 45-46:) Schluss der Frage über den Eisenbahnunfall bei Borki. Zur Frage des Fahrens mit einer und mit zwei Lokomotiven. (No. 48:) Die Anwendung des neuen Gesetzes über die Dampfkessel auf Eisenbahnen. Bestimmung der größten Stärke der Züge auf den russischen Staatsbahnen.

Engineering. London.

No. 1303 bis 1311. Vom 19. Dezember 1890 bis 13. Februar 1891.

(No. 1303:) Lentz's stayless locomotive boilers. (No. 1304:) The Nicaragua canal. (No. 1304, 1307 u. 1311:) Manchester ship canal. (No. 1304:) Russian, Sibe-

rian. and Finland Railways. (No. 1306:) Passenger locomotive for the North London Railway. (No. 1308:) Railways in New South Wales. (No. 1309:) Victorian Railways. Hours of locomotive engine drivers and firemen. The Scotch Railway amalgamation scheme. (No. 1309—1310:) The Hoellenthal rack Railway. (No. 1311:) Hours of employment of Railway signalmen. Zippmann and Fomrthmann's Railway carriage lock.

Engineering News. New York.

No. 50 bis 7. Vom 13. Dezember 1890 bis 14. Februar 1891.

(No. 50:) Track details, Third Ave. cable Railway. Subway construction as proposed for the Metropolitan Underground Railway of Paris. The construction and maintenance of track. A multiple dispatch Railway. The preservation of timber. Twenty years of Spanish Railway practice. The Interstate Commerce Commission's report. (No. 51:) Novel tunneling method. (No. 51—52:) The St. Clair tunnel. (No. 51:) Test of rail joints by the Road Masters Association. Two air-brake piston travel indicators. Street Railway track. Accidents to Railway employees in Great Britain. (No. 52—1:) Tests of a compound locomotive, Union Elevated Railroad, Brooklyn, N. Y. (No. 52:) Four styles of engraving rail sections. Early English Railway humor. Improvements to the passenger terminals of the Pennsylvania Railroad at Jersey City. Passenger station at Bay City-Michigan Central Railroad. (No. 52 n. 1:) Railway construction in 1890. (No 1:) Statistics showing the mileage of Railway track laid in the United States during the calendar year of 1890. Standard contour lines for vertical plane couplers and the lateral displacement of couplers on curves. (No. 3:) Passenger elevators of the North Hudson County Ry. Cable and locomotive towage on canals. Two devices for providing side motion in car trucks. The Western traffic association. The electric motor for passenger Railways. (No. 4:) The Webb system of hydraulic buffers. Locomotive sheds and locomotive fire extinguishers. The qualities essential for a free steaming locomotive. Two improvements in signaling devices. The Woodland junction crossing of the N. Y., N. H. & H. and N. Y. & H. Railroads. Progress on Railway terminals at Providence, R. I. (No. 5:) Some of the plans for rapid transit at New York. Designs for the fort St. Union station at Detroit, Mich. The Vogel system of cable Railways. Operating expenses and receipts of the Chicago City Railway. The zone Railway passenger fare system for large cities. Railway collisions in England. Coupling Master Car Builders couplers with link and pin drawheads. More New England notions about car couplers. (No. 6:) The „standard“ steel tie. Irregular wear of locomotive tires. South Australian Railways. The Siberian Railway. Rapid transit for New York City. Electric power for tunnel traffic. Notes on English Railways. Tie consumption on French Railways. Rules of interchange for cars with Master Car Builders couplers. (No. 7:) New passenger station at Newark, N. J. Pennsylvania Railroad. Missouri Pacific Railway bridges. Feeder Railways in India. An accident due to general carelessness.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 1. Vom 1. Januar 1891.

Die Eisenhüttenindustrie der Rheinprovinz. Ueber die Motoren für die Kleinindustrie.

Heft 2. Vom 15. Januar 1891.

Die Eisenhüttenindustrie der Rheinprovinz. Reiseeindrücke auf amerikanischen Eisenbahnen. Der Ausflug des Vereins deutscher Eisenhüttenleute nach Amerika im Herbste des Jahres 1890.

Heft 4. Vom 15. Februar 1891.

Ueber die Motoren für die Kleinindustrie. Der Ausflug des Vereins deutscher Eisenhüttenleute nach Amerika im Herbste des Jahres 1890 (Fortsetzung).

Инженеръ (Ingenieur). Kiew.**1890.** Dezemberheft.

Einige Besonderheiten auf einzelnen Eisenbahnen. Praktische Bemerkungen über tragbare Eisenbahnen.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.**Heft I.** 1891.

Die fortschreitende Ermäßigung der Eisenbahngütertarife.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.**November 1890.**

Some recent construction of Railroad bridges. Improved Railroad terminal facilities in Providence Railroad interlocking signal devices. Requirements to be complied with in the construction of interlocking, signaling and derailling devices at grade crossings of intersecting lines of Railroad in the State of Illinois.

Dezember 1890.

The State and the Railroads. Railroads, past and prospective.

Journal des chemins de fer. Paris.**No. 50.** Vom 13. Dezember 1890.

L'impôt sur la grande vitesse. Les économies faites par les compagnies de chemins de fer depuis les conventions de 1883.

Moniteur des intérêts matériels. Brüssel.**No. 104 bis 112.** Vom 28. Dezember 1890 bis 8. Februar 1891.

(No. 104:) Voie étroite et voie normale. (No. 10 u. 12:) Le compte rendu des chemins de fer de l'État belge.

Monitore delle strade ferrate. Torino.**No. 48—2.** Vom 29. November 1890 bis 10. Januar 1891.

(No. 48:) Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, relazione dei Sindaci sul quinto esercizio sociale chiuso al 30. giugno 1890. Le ferrovie et il tesoro, le sovvenzioni chilometriche concesse nell'esercizio 1888 bis 1889. (No. 49:) Società italiana per le strade ferrate della Sicilia. Il viadotto ferroviario sul Petrace. (No. 50 bis 52:) Sul reclamo stragindiziale interrompente la prescrizione estintiva delle azioni contro le amministrazioni delle strade ferrate. (No. 1:) Nove costruzioni della rete Sicula. (No. 2:) Nuove costruzioni della Mediterranea.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 52—8. Vom 28. Dezember 1890 bis 22. Februar 1891.

(No. 52:) Die Ergänzungslinien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (No. 1:) Ueber Dampfschneepflüge. (No. 2—4:) Berlin, seine Stadtbahn, deren Betrieb und Entwicklung. (No. 3:) Die Zunahme des österr.-ung. Eisenbahnnetzes im Jahre 1890. (No. 4:) Eisenbahnverkehr im Monat November 1890. (No. 5:) Der ungarische Krankenversicherungsgesetzentwurf. (No. 4, 6 u. 7:) Das Eisenbahnwesen und die deutsche Sprache. (No. 6:) Haben die Bestimmungen der Gewerbeordnung auf die Hilfestablisements bezw. Werkstätten der Eisenbahnen Anwendung zu finden? (No. 7:) Die Erweiterung des sächsischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1890. Eisenbahnverkehr im Monat Dezember 1890. (No. 8:) Die City- und Southlondon-Bahn.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

Heft I. 1891.

Ueber Schneetreiben, Schneeeverwehungen und Schutzwehren gegen dieselben. Erörterung eines Erkennungsmittels, ob ein Zug ganz und ungetheilt zwischen den Merkzeichen eines Bahnhofgeleises steht. Die Abnutzung der Bremsklötze und die vorthellhafteste Anhängnung derselben. Neue Kuppelung zwischen Lokomotive und Tender. Fragen der Bahnunterhaltung. Verbund-Lokomotiven. Entgleisungs-Anlage mit Zwangsschienen hei und auf Eisenbahnbrücken. Ranch- und Dnnstsanger von Fr. Fecht.

The Railway Engineer. London.

No. 132. Januar 1891.

Four wheels coupled bogie compound (Worsdell- von Borries-Lapage system) engine for the Argentine republic government Railways. Removing incrustation from locomotive boilers in India. Portable liquid fuel furnace. Slip-complins for the automatic vacuum brake. Third class lavatory carriage. Midland Railway. Comparative trials of similar compound and ordinary locomotives. Brown's spark arrester. Brake trials in South Anstralia. British & American locomotives.

No. 133. Februar 1891.

Four wheels coupled radial tank engine for the Bombay, Baroda, and Central India Railway. New South Wales government Railways and tramways. Six wheels coupled „Mogul“ engine for the Finland State Railways. The Railways of Chili.

The Railroad Gazette. New York.

No. 51. Vom 19. Dezember 1890.

Truck for 60 000-lb. box car. Wrecking outfits and handling wrecks. Steel spikes. The Interstate Commerce Commission on classification and rates. Position of dwarf signals at crossovers. Cylinder capacity of pushing engines. An English report on the Wabash. The latest attempts to secure harmony. Adams direct steel process.

No. 52. Vom 26. Dezember 1890.

Profile and arrangements of lap sidings-Cleveland and Pittsburgh R. R. Passenger station of the Michigan Central Railroad at Bay City. The Gold

car heating system with compound double coil. Uniform classification. The economy of safety. Nominal rates and actual earnings. November accidents. Brake rigging: its care and operation. Switching problems. Best form and application of driving wheel brakes. Creosoting timber. The standard code on the Chesapeake and Ohio.

No. 1. Vom 2. Januar 1891.

Diagrams with Mr. Barnes paper on couplers. Standard trestles. The relief of the Elevated Roads of New York. A step in freight car construction. Colored vs. „white“ lights for all-clear signals. European passenger rates. The fatal link and pin. The year's Railroad building. A contribution to the theory of Railroad rates. Mr. Gould and the Elevated Roads. Trunk line argument against uniform classification.

No. 2. Vom 9. Januar 1891.

Indicator cards of compound and simple locomotives. Ten-ton derrick car-Baltimore and Ohio-Railroad. Details of ice houses. The prospects of the presidents agreement. Traffic affairs in 1890. Continuous brakes in England. The New Railroad building of 1890 and some of the prospects for 1891. The development of the South. Unjust discrimination in England.

No. 3. Vom 16. Januar 1891.

French locomotives and their every day working. German coupling between locomotive and tender. The business situation. Reform in passenger affairs. Commissions on ticket sales. The new Hungarian freight tariff. Freight rates under State control of Railroads. Proportions of class fares in England. The City and South London subway. The new Western agreement. Legislation and the Western presidents agreement. Train accidents in Great Britain. Small shipments and the forwarders business on German Railroads. European Railroad notes.

No. 4. Vom 23. Januar 1891.

Ten-wheel compound passenger locomotive. Automatic brake shoe wear adjuster. Stewart-hall electric train-order signal. Constitution of the American society of civil engineers. The latest Michigan Central compound. The latest rapid transit schemes. Notes on the abrasion and endurance of rails. Annual reports of Railroad Commissioners. The qualities essential for a free steaming locomotive.

No. 5. Vom 30. Januar 1891.

Union car coupler. Six-wheel coupled freight engine. Lancashire and Yorkshire Railway. Wrights compound locomotive. Grinder for chilled car wheels. Financial prospects for 1891. Can Railroad men know too much? How can strikers be punished. December accidents. Railroadings in Central America. Safety appliances in Michigan. Car service, New York Railroad club. Notes on the abrasion and endurance of rails.

No. 6. Vom 6. Februar 1891.

Locomotive for Maniton and Pikes Peak R. R. Mallets articulated compound locomotive. Standard car sheds. Flexible metallic connection for air brakes.

Gnard rails on bridge structures. Wear of locomotive tires. Bad advice regarding the vertical plane coupler. Import rates. Connecticut, Railroad Commissioners report. Legalizing standard time.

The Railway News. London.

No. 1405—1413. Vom 13. Dezember 1890 bis 31. Januar 1891.

(No. 1405 n. 1412:) Railway and Canal traffic Act. (No. 1405, 1407:) Working expenses of English and American Railways. (No. 1406:) Railway companies steam packet service. Railway steam coal contracts. (No. 1405 u. 1407:) Acceleration of Irish mail service. (No. 1407:) Transfers of Railways (Ireland) Act. North-Eastern Railway and its employees. The carriage of mails by Railway. American Railroad reform. (No. 1408:) Railway rates. English and foreign Railway fares. American Interstate Commerce Commission. (No. 1408—1409:) The Railway strike in Scotland. (No. 1409:) Railway traffic in 1890. English and French Railways compared. Contracts for locomotive coal. Irish Railways and tramways, &c. (No. 1412:) Continental passenger traffic. (No. 1413:) Railway servants hours of duty. French freight rates. Railways in the province of Quebec. Railway construction in Canada in 1890.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

November 1890.

Note sur les plaques et points tournants, considérés au point de vue de leur utilisation pour le matériel roulant à grand empatement. Note sur les conditions d'établissement du réseau départemental de la Gironde. Note sur le tournage des corps de roues et l'emballage des bandages aux ateliers du chemin de fer du Nord. Statistique. — Résultats obtenus en 1889, sur le réseau des chemins de fer de l'État français d'après le compte d'administration publié pour la dite année. État actuel des chemins de fer de la Grèce. Les traverses métalliques à l'exposition universelle de 1889. — Description des systèmes suivants: a) des chemins de fer de l'État français (type Berg et Marché); b) du Grand Central Belge; c) cannelées, système Boyenval et Ponsard; d) en Z, système Willemin.

Dezember 1890.

Note sur le tramway à vapeur de Paris (étroite) à Saint-Germain. Le matériel de la société internationale des wagons-lits et des grands express européens à l'exposition universelle de 1889. Note sur un appareil d'enraillement des véhicules aux abords des ponts. Résumé du rapport du „board of trade“ sur la longueur, la situation financière et les résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer du Royaume-Uni pour l'année 1889.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 25—6. Vom 20. Dezember 1890 bis 7. Februar 1891.

(No. 25:) Die Tramwayanlage in der Stadt Bern. (No. 1—2:) Die City- und South-London-Bahn. (No. 3:) Abänderung des Längenprofils der Seilbahn Territet—Glion. (No. 4—5:) Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven von Dr. Hipp. (No. 6:) Die Beförderung der Trambahnwagen mittelst elektrischer Sammler.

Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt. Wien.

No. 149. bis 24. Vom 25. Dezember 1890 bis 24. Februar 1891.

(No. 149:) Staatsvoranschlag für Wasserbauten im Jahre 1891. (No. 1:) Personen- und Gepäcktarif der österreichischen Staatsbahnen. (No. 2:) Eisenbahnverkehr im Monat November 1890 und Vergleich der Einnahmen der ersten elf Monate 1890 mit jenen der gleichen Periode 1889. (No. 4:) Verwendung durchgehender Bremsen bei den Bahnen in Großbritannien im ersten Halbjahre 1890. (No. 8:) Entwicklung des Verkehrs zwischen England und Irland. (No. 9—10:) Europäische Donau-Kommission. (No. 12:) Zusammenstellung der im Monat Dezember 1890 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 13:) Statistik der Bahnunfälle in Großbritannien für das erste Halbjahr 1890. (No. 14:) Bestrebungen zur Einführung des Zonentarifes in England. (No. 15:) Ministerialrath Josef Ritter v. Pollautz †. (No. 16:) Eisenbahnverkehr im Monat Dezember 1890 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1890 mit jenen des Jahres 1889. (No. 22:) Stand der österr. Handelsmarine am Schlusse des Jahres 1890. (No. 24:) Verkehr zwischen England und Frankreich.

La voie ferrée. Paris.

No. 424 bis 433. Vom 11. Dezember 1890 bis 12. Februar 1891.

(No. 424:) Les tarifs de pénétration. La loi de 1880. Les transports à bon marché. (No. 425:) Le réseau français d'intérêt local. (No. 427:) La garantie d'intérêt et les comptes d'exploitation de la Compagnie du Midi. Chemin de fer d'intérêt local. (No. 428:) Une oeuvre de réciprocité. Chemins de fer d'intérêt local. L'impôt sur la grande vitesse. (No. 429:) La compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite. La haute banque et les grandes compagnies. Le procès des conventions. (No. 430:) Les compagnies devant la chambre. Le système de la société Decanville. De l'étude des tarifs en France et à l'étranger. (No. 431:) A côté de la question des tarifs. La compagnie auxiliaire des chemins de fer. (No. 432:) La Compagnie du Midi et les voies navigables du Sud-Ouest. (No. 433:) Du progrès en France en matière de chemins de fer. Les tarifs de pénétration et les produits algériens.

Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

No. 365—370. Vom 25. Dezember 1890 bis 29. Januar 1891.

(No. 365:) Zur Triester Bahnfrage.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 52 bis 7. Vom 26. Dezember 1890 bis 13. Februar 1891.

(No. 52:) Mittheilungen über die auf der Weltausstellung in Paris exponirten schmalspurigen Lokomotiven. (No. 1:) Die elektrische Stadtbahn in Budapest. (No. 3 u. 4:) Zerbrechversuche mit hölzernen Eisenbahnprovisorien. (No. 4:) Die Smith'sche Schiffseisenbahn. No. 6:) Ueber Tunnelventilation mit Beziehung auf die drei großen Alpentunnels. (No. 7:) Die neueren Fortschritte im Lokomotivbau vom Standpunkte des Eisenbahnbauingenieurs.

Журналъ министерства путей сообщения. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten.) Nichtamtlicher Theil.

Heft September—Oktober 1890.

Beschreibung des Baues des Suramtnnneis im Zuge der transkaukasischen Eisenbahn. Die Vakumbremse von Sonlerin. Theorie der Abfahgleise.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

Heft IV. 1890.

Die Versuche der Paris-Lyoner Bahn über die Verdampfung in den Lokomotivkesseln.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

Heft I—III.

Die Umbildungen und die Tragfähigkeit des Planums von Eisenbahndämmen bei Verwendung verschiedener Oberhausysteme, mit Zeichnungen auf Bl. 16 bis 18 im Atlas. Die Haupthahnhofsanlagen in Frankfurt a. M., mit Zeichnungen auf Blatt 19 bis 32 im Atlas. I. Vorgeschichte des Baues his zur Feststellung des Entwurfs im Jahre 1879.

Zeitschrift für Lokal- und Strafsenbahnwesen. Wiesbaden.

Heft III. 1890.

Ueber den Werth der schmaispnrigen Eisenbahnen. Betriebsergebnisse von Schmaispnrhahnen. Der Geske'sche Spurrichter. V. Generalversammlung des internationalen permanenten Strafsenbahnvereins in Amsterdam.

Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

No. 1 bis 8. Vom 1. Januar his 22. Februar 1891.

(No. 1:) Zum neuen Jahre. Das internationale Uehereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Die Einführung des Zonentarifs. (No. 2, 3 und 7:) Die konzessionsmäßige Ablösung der Eisenbahnen. (No. 2:) Die Tarife im österreichisch-ungarisch-englischen Verkehr. (No. 3:) Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat November 1890. (No. 4:) Die Bedeutung der Goliathschiene für Oesterreichs Eisenbahnen. (No. 4, 5 und 8:) Rechnungssahschlüsse für das Jahr 1889. (No. 5:) Der Ausstand der schottischen Eisenbahnhediensteten. (No. 5—7:) Die Ausnahmetarife im Frachtenverkehr der ungarischen Staatshahnen. (No. 7:) Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Jahre 1890. (No. 8:) Die Eisenbahnen Kleinasien.

Zeitschrift für Transportwesen und Strafsenbau. Berlin.

No. 1. his 6. Vom 1. Januar his 20. Februar 1891.

(No. 1:) Elektrische Strafsenbahn (System Thomson-Houston) in Bremen No. 1 und 2:) Der Prefslnfttramhahnmotor von Mekarski. (No. 1:) Oberhan für elektrische Strafsenbahnen. (No. 3 und 4:) Elektrische Strafsenbahnen. (No. 3:) Girard's Gleithahn. (No. 4:) Zur Frage der Betriebskosten hei elektrischen und hei Pferdehahnen. (No. 4 und 5:) Mittheilungen über die

auf der Weltausstellung in Paris exponirten schmalspurigen Lokomotiven. (No. 5 und 6:) Ueber Oberbaukonstruktionen für Straßenbahnen. Ueber Feldeisenbahnen. (No. 6:) Die elektrische Stadtbahn in Budapest. Ueber neuere Drahtseilbahnsysteme.

Zeltung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 101 bis 16. Vom 24. Dezember 1890 bis 25. Februar 1891.

(No. 101:) Die Revision des Vereinsreglements auf Grund des internationalen Uebereinkommens. Durchgehende Bremsen bei Güterzügen. (No. 102:) Bremsen — los! (No. 1:) Zur Jahreswende. (No. 2 u. 3:) Ein Rundgang durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (No. 4:) Zur Kontrolle der Fahrkarten auf englischen Bahnen. (No. 5:) Rimrott'sche Doppellokomotiven. Die Neuregelung des Arbeiter-Pensionskassenwesens bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung. (No. 6 u. 7:) Die erhöhte Tragfähigkeit der Güterwagen. (No. 6:) Vertheilung der Londoner Bahnen nach ihrer Länge auf das Stadtgebiet. (No. 8:) Europas größte Lokomotive. (No. 8, 9 und 18:) Die Betriebsergebnisse der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1889/90. (No. 9:) Ein neuer Frachtbrief. (No. 10 und 15:) Lokomotiven und Fahrpläne. (No. 10:) Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1890. (No. 11:) Der Mitteldeutsche Eisenbahnverband, seine Gründung und Fortentwicklung. Klassenabstufung im Personentarif (No. 10 und 12:) Die Spurweiten in den Ländern englischer Zunge. (No. 13:) Der neue österreichische Finanzminister und das Eisenbahnwesen. Vom Stammbaum der Doppellokomotive. (No. 14 — 16:) Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik. (No. 15:) Die Reform der Personentarife in Deutschland.

Die Eisenbahnen der Erde.

1885—1889.

Die Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde, welche wir im Anschluß an die früheren Veröffentlichungen¹⁾ im Nachstehenden für die Zeit vom Ende des Jahres 1885 bis zum Ende des Jahres 1889 bringen, bietet einen trefflichen Beleg für die Worte unseres Kaisers: „Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs, er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.“ Wie die, soweit möglich und zum größten Theil nach amtlichen, im Uebrigen auf sonstigen zuverlässigen Quellen gefertigte, Zusammenstellung ergibt, haben die Eisenbahnen am Schlusse des vorletzten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts eine Ausdehnung von 595 767 km erreicht, eine Ausdehnung, welche nahezu dem funfzehnfachen des Erdumfangs am Aequator gleichkommt und die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde um mehr als 200 000 km übertrifft. Der Zuwachs, welchen die Eisenbahnen bis jetzt alljährlich noch erfahren, läßt erwarten, daß das Wachsthum der Eisenbahnlänge noch immer weiter fortschreiten werde. Am Schlusse des achten Jahrzehnts, am 31. Dezember 1879, betrug die Länge der im Betrieb befindlichen, in den ersten vier Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters fertig gestellten Eisenbahnen 350 031 km²⁾, die Zu-

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 377 ff., ferner Archiv 1889 S. 333 ff., Archiv 1888 S. 328 ff. u. s. w.

²⁾ Vergl. Archiv 1885 S. 72.

nahme an Länge hat in einem einzigen, dem neunten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts also 245 731 km betragen. Nimmt man eine gleiche Zunahme für das letzte Jahrzehnt an, so wird das Ende des Jahrhunderts eine Eisenbahnlänge von mehr als 840 000 km — mehr als das einundzwanzigfache des Erdumfangs und mehr als das Doppelte der Entfernung des Mondes von der Erde — im Betriebe sehen.

Von den verschiedenen Erdtheilen hat zu den 108 000 km Eisenbahnen, welche in der Zeit von Ende 1885 bis Ende 1889 auf der Erde entstanden sind, Amerika den größten Theil — 68 679 km — beigetragen. Besonders sind es hier die Vereinigten Staaten, deren Eisenbahnnetz fortgesetzt eine starke Entwicklung zeigt, es hat um 52 179 km oder 25,1 pCt. zugenommen. Außer den Vereinigten Staaten weisen besonders noch Kanada und Mexiko starken Zuwachs auf.

Auf Amerika folgt Europa mit 24 604 km oder 12,6 pCt. Von den verschiedenen Ländern Europas hat Deutschland den größten Zuwachs an Eisenbahnlänge — 4 222 km oder 11,2 pCt. — aufzuweisen. Hiernach kommen Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Rußland und Italien mit beträchtlicher Vermehrung, während in England die Zunahme nur eine verhältnißmäßig geringe ist.

In Asien ist es Britisch-Indien, dessen Eisenbahnnetz den beträchtlichsten Zuwachs — 6 180 km oder 32 pCt. — aufweist. In dem großen volkreichen China ist man immer noch nicht über einige kleine Versuchslinien hinausgekommen, doch dürfte der von der russischen Regierung nunmehr in Angriff genommene Bau der sibirischen Bahn demnächst vielleicht auch einen neuen Anstoß zu größerem Eisenbahnbauten in China geben.

In Afrika hat nur in Algier und Tunis eine in Betracht kommende Entwicklung des Eisenbahnbaus stattgefunden. Ein stärkerer Zuwachs an Eisenbahnlänge wird dort erst wieder zu erwarten sein, wenn die Verhältnisse in den neuen deutschen und englischen Kolonien, sowie im Kongostaate sich weiter entwickelt und befestigt haben werden.

Die Eisenbahnnetze in den verschiedenen Kolonien Australiens sind im Verhältniß zur Bevölkerungszahl schon von sehr beträchtlicher Ausdehnung und im fortgesetzten starken Wachstum begriffen. Am stärksten ist dieses Wachstum in den sich rasch entwickelnden Kolonien Südaustralien und Queensland. Das noch sehr dünn bevölkerte Westaustralien hat von allen Staaten der Erde im Verhältniß zur Einwohnerzahl die größte Eisenbahnlänge, es kommen hier 181,8 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner, während beispielsweise in Deutschland auf dieselbe Einwohnerzahl 8,6 km Eisenbahn kommen.

In gleicher Weise wie in den Vorjahren ist der Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde wieder eine Berechnung des auf die Eisenbahnen verwendeten Anlagekapitals beigegeben. Zu diesem Zwecke sind aus den amtlichen und den anderweitigen besten zugänglichen Quellen entnommene Angaben über die auf die Eisenbahnen verwendeten Beträge zusammengestellt und hieraus Durchschnittszahlen für die Kosten eines Kilometers Eisenbahn gebildet. Aus dieser Berechnung ergibt sich der Gesamtbetrag des auf die Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1889 verwendeten Anlagekapitals auf rund 128½ Milliarden *M.* Für den Schlufs des Jahres 1888 war dieses Kapital auf 121½ Milliarden *M.* berechnet, und hat sich also in 1889 um 7 Milliarden vergrößert.

Uebersicht der Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schlusse der Eisenbahnlänge zur Flächengröße und

1 Laufende No.	2 L ä n d e r	3 4 5 6 7 Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1885	1886	1887	1888	1889
		K i l o m e t e r				
	I. Europa.					
1	Deutschland:					
	Prensen	22 352	22 827	23 668	24 332	24 968
	Bayern	5 087	5 174	5 206	5 350	5 421
	Sachsen	2 203	2 233	2 284	2 326	2 380
	Württemberg	1 442	1 461	1 461	1 473	1 500
	Baden	1 331	1 347	1 414	1 414	1 432
	Elsaß-Lothringen	1 347	1 425	1 438	1 457	1 472
	Uebrige deutsche Staaten	3 810	4 057	4 319	4 475	4 620
	Zusammen Deutschland	37 572	38 524	39 785	40 826	41 798
2	Oesterreich-Ungarn, einschließl.					
	Bosnien n. s. w	22 613	23 390	24 705	25 731	26 501
3	Großbritannien und Irland . . .	30 843	31 105	31 501	31 878	32 088
4	Frankreich	32 491	33 345	34 227	35 263	36 348
5	Rußland, einschl. Finnland . . .	26 847	27 355	28 517	29 410	30 140
6	Italien	10 484	11 387	11 689	12 351	13 063
7	Belgien	4 409	4 604	4 760	4 828	5 174
8	Niederlande, einschl. Luxemburg .	2 800	2 865	2 957	3 000	3 037
9	Schweiz	2 854	2 885	2 919	2 974	3 104
10	Spanien	8 933	9 222	9 422	9 663	9 860
11	Portugal	1 529	1 577	1 804	1 913	2 060
12	Dänemark	1 942	1 965	1 965	1 969	1 969
13	Norwegen	1 562	1 562	1 562	1 562	1 562
14	Schweden	6 892	7 277	7 388	7 527	7 910
15	Serbien	355	427	517	526	526
16	Rumänien	1 682	1 940	2 405	2 475	2 543
17	Griechenland	323	515	613	670	708
18	Europäische Türkei, Bulgarien, Ru-					
	melien	1 394	1 394	1 394	1 649	1 765
19	Malta, Jersey, Man	102	107	107	107	110
	Zusammen Europa	195 657	201 446	208 237	214 328	220 261

¹⁾ Einzelne Abweichungen, welche die vorliegende Nachweisung gegenüber den neueren Quellen.

des Jahres 1885 bis zum Schlusse des Jahres 1889 und das Verhältniß Bevölkerungszahl der einzelnen Länder. ¹⁾

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1885—1889		Der einzelnen Länder		Es trifft Eude 1889 Bahnlänge auf je		L ä n d e r
im Ganzen 7-8	in pCt. 8.100 3	Flächen- größe qkm	Be- völkerungs- zahl	100 qkm	10000 Einw.	
Kilo- meter		(abgerundete Zahlen)		Kilometer		
I. Europa.						
2 616	11,7	348 300	29 420 000	7,3	8,3	Deutschland:
334	6,6	75 900	5 538 000	7,1	9,3	Preußen.
177	8,0	15 000	3 363 000	15,3	7,1	Bayern.
58	4,0	19 500	2 031 000	7,7	7,4	Sachsen.
101	7,6	15 100	1 629 000	9,3	8,3	Württemberg.
125	9,3	14 500	1 572 000	10,1	9,4	Baden.
810	21,3	52 300	4 959 000	8,3	9,3	Elsafs-Lothringen.
						Uebrige deutsche Staaten.
4 221	11,2	540 600	48 512 000	7,7	8,6	Zusammen Deutschland.
3 888	17,2	676 700	42 087 000	3,9	6,3	Oesterreich-Ungarn, einschließlic
1 245	4,0	314 600	38 584 000	10,2	8,3	Bosnien u. s. w.
3 857	11,2	528 900	38 219 000	6,9	9,3	Großbritannien und Irland.
3 203	12,3	5 390 000	96 000 000	0,6	3,1	Frankreich.
2 579	24,6	296 300	30 947 000	4,4	4,2	Rußland einschließlic Finnland.
765	17,4	29 500	6 094 000	17,3	8,3	Italien.
237	9,2	35 600	4 762 000	8,3	6,4	Belgien.
250	8,5	41 300	2 934 000	7,3	10,6	Niederlande, einschl. Luxemburg.
927	10,4	514 000	17 545 000	1,9	5,6	Schweiz.
531	34,7	88 900	4 307 000	2,3	4,3	Spanien.
27	1,4	38 300	2 172 000	5,1	9,0	Portugal.
—	—	325 400	1 978 000	0,3	7,9	Dänemark.
1 018	14,3	450 600	4 774 000	1,3	16,6	Norwegen.
141	36,6	48 600	2 096 000	1,1	2,3	Schweden.
861	51,2	127 600	5 376 000	2,0	4,7	Serbien.
385	119,2	64 700	2 187 000	1,1	3,2	Rumänien.
						Griechenland.
371	27,3	274 700	7 641 000	0,6	2,3	Europäische Türkei, Bulgarien, Ru-
8	7,8	1 100	311 000	—	—	melien.
						Malta, Jersey, Man.
24 604	12,6	9 787 400	356 526 000	2,3	6,2	Zusammen Europa.

früheren zeigt, beruhen auf Berichtigung nach den inzwischen zur Kenntnifs gelangten

1	2	3	4	5	6	7
Laufende No.	L ä n d e r	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1885	1886	1887	1888	1889
		K i l o m e t e r				
II. Amerika.						
20	Vereinigte Staaten von Amerika .	207 508	222 010	241 210	251 292	259 687
21	Britisch Nordamerika (Canada) .	16 330	17 211	19 883	20 442	21 439
22	Neufundland	145	145	145	145	185
23	Mexiko	5 600	5 750	6 562	6 728	8 600
24	Mittelamerika: Guatemala, Salvador, Costarica, Nicaragua, Honduras)	618	677	800	858	900
25	Vereinigte Staaten von Columbien	265	265	287	342	371
26	Cuba	1 600	1 600	1 600	1 600	1 700
27	Venezuela	153	164	293	400	709
28	Dominikanische Republik (östlicher Theil der Insel Haiti)	80	80	115	115	115
29	Portorico	18	18	18	18	18
30	Brasilien	7 062	7 609	8 486	8 930	9 300
31	Argentinische Republik	5 484	5 965	6 446	7 256	8 255
32	Paraguay	72	72	72	152	240
33	Uruguay	500	556	556	642	757
34	Chile	2 100	2 695	2 838	2 900	3 100
35	Peru	1 309	1 309	1 347	1 347	1 600
36	Bolivia	70	70	70	130	171
37	Ecuador	69	79	151	204	269
38	Britisch Guyana	35	35	35	35	35
39	Jamaika, Barbados, Trinidad, Mar- tinique	228	300	429	474	474
Zusammen Amerika		249 246	266 670	291 343	304 006	317 925
III. Asien.						
40	Britisch-Indien	19 308	20 728	22 665	23 359	25 488
41	Ceylon	289	289	289	289	289
42	Kleinasien	872	500	598	658	720
43	Russisches transkaspisches Gebiet	500	1 070	1 277	1 433	1 433
44	Persien	—	—	—	18	18
45	Niederländisch Indien	1 150	1 160	1 160	1 227	1 283
46	Japan	559	692	935	1 160	1 460
47	Malayische Staaten	13	45	45	50	50
48	China (Stammland)	11	11	45	138	200
49	Cochinchina und Pondichéry . .	83	83	83	83	83
Zusammen Asien		22 285	24 578	27 097	28 415	31 024

8 9		10 11		12 13		2
Zuwachs von 1885—1889		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1889 Bahnlänge auf je		
im Ganzen 7—8	in pCt. 8, 100 3	Flächen- größe qkm	Be- völkerungs- zahl	100 qkm	1000 Einw.	
km		(abgerundete Zahlen)		km		II. Amerika.
52 179	25,1	7 819 300	65 213 000	3,3	39,4	Vereinigte Staaten von Amerika.
5 109	31,3	7 990 700	4 390 000	0,3	48,8	Britisch Nordamerika (Canada).
40	27,6	110 700	198 000	0,3	9,3	Neufundland.
3 000	53,6	1 946 500	11 601 000	0,4	7,4	Mexiko.
282	45,6	445 900	2 900 000	0,3	3,1	Mittelamerika (Guatemala, Salvador, Costarica, Nicaragua, Honduras).
106	40,0	1 203 100	4 000 000	—	0,9	Vereinigte Staaten von Columbien.
100	6,3	118 800	1 522 000	1,4	11,2	Cuba.
556	363,4	1 539 400	2 239 000	—	3,1	Venezuela.
35	43,8	45 200	610 000	0,3	1,9	Dominikanische Republik (östlicher Theil der Insel Haiti).
—	—	9 600	785 000	—	—	Portorico.
2 238	31,7	8 337 200	14 602 000	0,1	6,4	Brasilien.
2 771	50,3	2 789 400	3 808 000	0,3	21,7	Argentinische Republik.
168	233,3	253 100	330 000	0,1	7,3	Paraguay.
257	51,4	186 900	687 000	0,4	11,0	Uruguay.
1 000	47,6	776 000	2 715 000	0,4	11,4	Chile.
291	22,3	1 049 300	2 630 000	0,1	6,1	Pern.
101	144,3	1 334 200	1 190 000	—	1,3	Bolivia.
200	289,3	299 600	1 005 000	0,1	2,6	Ecuador.
—	—	221 200	278 000	—	1,3	Britisch Guyana.
246	107,3	—	—	—	—	Jamaika, Barbados, Trinidad, Mar- tinique.
68 679	27,6	—	—	—	—	Zusammen Amerika.
III. Asien.						
6 180	32,0	3 709 600	255 648 000	0,7	1,0	Britisch-Indien.
—	—	64 100	2 863 000	0,3	1,0	Ceylon.
348	93,3	—	—	—	—	Kleinasien.
993	186,6	554 900	430 000	0,3	33,3	Russisches transkaspisches Gebiet.
18	—	1 648 200	8 000 000	—	—	Persien.
133	11,6	131 700	21 998 000	1,0	0,6	Niederländisch Indien.
901	161,3	382 400	39 607 000	0,4	0,4	Japan.
37	—	—	—	—	—	Malayische Staaten.
189	1718,3	4 024 700	381 555 000	—	—	China (Stammland).
—	—	60 100	2 017 000	—	—	Cochinchina und Pondichéry.
8 739	39,3	—	—	—	—	Zusammen Asien.

1 Laufende No.	2 L ä n d e r	3	4	5	6	7
		Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1885	1886	1887	1888	1889
	IV. Afrika.	K i l o m e t e r				
50	Egypten	1 500	1 500	1 500	1 519	1 541
51	Algier und Tunis	2 061	2 312	2 476	2 850	3 094
52	Kapkolonie	2 793	2 795	2 795	2 858	2 873
53	Natal	186	313	350	350	376
54	Südafrikanische Republik	—	—	81	81	81
55	Mauritius, Réunion, Senegalgebiet	492	591	670	670	670
	Zusammen Afrika	7 032	7 511	7 872	8 328	8 635
	V. Australien.					
56	Neuseeland	2 662	2 912	2 977	3 007	3 066
57	Victoria	2 697	2 820	3 137	3 487	3 682
58	Neu-Süd-Wales	2 860	3 113	3 348	3 607	3 624
59	Süd-Australien	1 711	2 224	2 340	2 614	2 827
60	Queensland	2 308	2 502	2 840	3 107	3 320
61	Tasmania	413	483	512	526	603
62	West-Australien	296	325	374	406	800
	Zusammen Australien	12 947	14 384	15 528	16 754	17 922
	Wiederholung.					
I.	Europa	195 657	201 446	208 237	214 328	220 261
II.	Amerika	249 246	266 670	291 343	304 005	317 925
III.	Asien	22 285	24 578	27 097	28 415	31 024
IV.	Afrika	7 032	7 511	7 872	8 328	8 635
V.	Australien	12 947	14 384	15 528	16 754	17 922
	Zusammen auf der Erde	487 167	514 589	550 077	571 830	595 767

8	9	10	11	12	13	2
Zuwachs von 1885—1889		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1889 Bahnlänge auf je		L ä n d e r
im Ganzen 7-8	in pCt. 8, 100 3	Flächen- größe qkm	Be- völkerungs- zahl	100 qkm	10000 Einw.	
km		(abgerundete Zahlen)		km		IV. Afrika.
41	2,7	—	—	—	—	Egypten.
1 033	50,1	503 900	5 317 000	0,5	5,8	Algier und Tunis.
80	2,9	563 100	1 377 000	0,5	20,9	Kapkolonie.
190	102,1	48 600	481 000	0,8	7,8	Natal.
81	—	315 600	610 000	—	—	Südafrikanische Republik.
178	36,3	—	—	—	—	Mauritius, Réunion, Senegalgebiet
1 603	22,8	—	—	—	—	Zusammen Afrika.
						V. Australien.
404	15,3	270 000	662 000	1,1	46,3	Neuseeland.
985	36,5	227 600	1 118 000	1,6	32,9	Victoria.
764	26,7	800 700	1 122 000	0,5	32,3	Neu-Süd-Wales.
1 116	65,3	2 339 800	324 000	0,1	87,3	Süd-Australien.
1 012	43,8	1 730 700	407 000	0,3	81,6	Queensland.
190	45,8	68 300	151 000	0,9	39,9	Tasmania.
504	170,3	2 527 500	44 000	—	181,8	West-Australien.
4 975	38,3	7 964 600	3 828 000	0,5	46,9	Zusammen Australien.
						Wiederholung.
24 604	12,6	9 787 400	356 526 000	2,3	6,3	Europa.
68 679	27,6	—	—	—	—	Amerika.
8 739	39,3	—	—	—	—	Asien.
1 603	22,8	—	—	—	—	Afrika
4 975	38,3	7 964 600	3 828 000	0,5	46,9	Australien
108 600	22,3	—	—	—	—	Zusammen auf der Erde.

Uebersicht
der auf die Eisenbahnen verschiedener Länder verwendeten Anlagekosten.¹⁾

Lfd. No.	S t a a t e n	Zeit	Länge	Anlagekapital	
		auf welche sich die Angabe des Anlage- kapitals bezieht	km	im Ganzen	für 1 km
				<i>M</i>	<i>M</i>
	I. Europa.			(abgerundete Zahlen)	
1	Deutschland	31. 3. 1890	40 891	10 259 015 000	252 268
2	Oesterreich-Ungarn . . .	31. 12. 1887	24 456	6 089 170 000	249 922
3	Großbritannien und Irland	31. 12. 1889	32 088	17 531 903 000	546 369
4	Frankreich	31. 12. 1888	35 014	11 189 610 000	319 575
5	Rußland	31. 12. 1887	26 969	7 095 600 000	263 100
6	Italien	31. 12. 1887	10 233	2 431 666 000	237 630
7	Belgien (Staatsbahnen) . .	31. 12. 1888	3 201	1 027 298 000	320 980
8	Schweiz	31. 12. 1888	3 010	850 438 000	282 537
9	Spanien	31. 12. 1887	9 399	1 991 587 000	211 894
10	Niederlande	1887	2 623	554 692 000	211 472
11	Dänemark (Staatsbahnen) .	31. 3. 1890	1 525	171 700 000	112 590
12	Norwegen	30. 6. 1890	1 562	144 211 000	92 319
13	Schweden (Staatsbahnen) .	31. 12. 1889	2 613	285 350 000	109 204
14	Rumänien (Staatsbahnen) .	1888	2 061	326 029 000	156 669
	Zusammen		195 665	59 948 269 000	306 382
			oder für 1 km rund 306 380 <i>M</i>		

mithin für 220 261 km überschläglich:

$$220\,261 \times 306\,380 = \text{rund } 67\,484 \text{ Millionen } \mathcal{M}$$

¹⁾ Für die Umrechnung ist angenommen:

1 Franc	0,8 <i>M</i> .	1 Krone (schwedisch) . .	1,135 <i>M</i> .
1 £	20 "	1 Lira	0,5 "
1 Dollar	4,35 "	1 Peso (fuerte)	4 "
1 Rubel	2,35 "	1 Gulden (österr.) . .	1,7 "
1 Peseta	0,8 "		

Lfd. No.	Staaten	Zeit Länge		Anlagekapital	
		auf welche sich die Angabe des Anlage- kapitals bezieht		im Ganzen	für 1 km
			km	„	„
	II. Uebrige Erdtheile.			(abgerundete Zahlen)	
1	Vereinigte Staaten	31. 12. 1889	258 815	43 373 346 000	167 909
2	Canada	30. 6. 1889	21 439	3 252 450 000	150 774
3	Brasilien (Staatsbahnen) .	31. 12. 1888	2 100	891 272 000	186 820
4	Argentinien	31. 12. 1886	5 965	654 741 000	109 764
5	Britisch-Indien	31. 12. 1888	23 266	3 712 796 000	159 580
6	Japan	1885	426	69 755 000	163 744
7	Algier und Tunis	31. 12. 1888	2 754	449 876 000	163 354
8	Kapkolonie (Afrika) . . .	31. 12. 1886	2 573	282 612 000	109 838
9	Kolonie Neu-Süd-Wales . .	30. 6. 1890	3 511	611 108 000	174 054
10	„ Südaustralien . . .	30. 6. 1890	2 591	206 049 000	79 525
11	„ Viktoria	30. 6. 1890	3 974	636 010 000	160 043
12	„ Queensland	30. 6. 1890	3 398	272 128 000	80 085
13	„ Westaustralien . . .	31. 12. 1889	302	16 459 000	54 499
14	„ Tasmanien	31. 12. 1889	329	30 997 000	94 216
15	„ Neuseeland	31. 3. 1890	2 911	277 999 000	95 500
	Zusammen		333 854	54 217 593 000	162 399
				oder für 1 km rund 162 400 „	

mithin für 375 506 km überschläglic:

$$375\,506 \times 162\,400 = \text{rund } 60\,982 \text{ Millionen „.}$$

Das Gesamtanlagekapital der Ende 1889 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen der Erde (für 595 767 km) stellt sich hiernach überschläglic

auf 128 466 Millionen oder rund $128\frac{1}{2}$ Milliarden „.

(durchschnittlich für 1 km 215 630 „ oder rund 215 700 „).

Eisenbahnverhältnisse in Italien.

Wie den Lesern des Archivs bekannt, hat der italienische Staat in Gemäßheit des Gesetzes vom 27. April 1885 die meisten der auf der appeninischen Halbinsel und in Sizilien belegenen Eisenbahnen angekauft und ihren Betrieb an drei große Privatgesellschaften, die mittelländische, die adriatische und die sizilische, auf 60 Jahre verpachtet.¹⁾ Italien hat damit die Wege einer Eisenbahnpolitik eingeschlagen, wie sie bis dahin erst in ganz vereinzelt Fällen, in größerem Maßstabe nur im Königreich der Niederlande befolgt ist. Man mußte mit Recht gespannt sein auf die tatsächlichen Ergebnisse dieser eigenartigen Lösung der Eisenbahnfrage, welche natürlich erst nach längeren Erfahrungen hervortreten können. Die folgenden Bemerkungen eines Sachverständigen mögen einige Anhaltspunkte zur Beurtheilung des jetzigen italienischen Eisenbahnwesens bieten.

Von 1871—1889 sind für Eisenbahnbauzwecke in Italien verausgabt 1 831 Millionen Lire, mit einem jährlichen Mindestbetrag von 40½ Millionen und einem Höchstbetrag von 238 Millionen Lire.²⁾

Von diesen Beträgen wurden gedeckt: aus den gewöhnlichen Staatseinnahmen 362 Millionen Lire (19,78 pCt.), mittelst Ausgabe von Renten und Obligationen 1 469 Millionen Lire (80,22 pCt.).

Hergestellt wurden hierfür 6 520 km, rund 400 km jährlich für durchschnittlich 275 000 Lire das Kilometer.

Zum Zweck der Durchführung des Bauplanes ist die Staatskasse in folgender Weise belastet:

1890 und 1891 mit je 65 Millionen Lire,			
1892 bis 1896	" "	60	" "
1897 mit dem Rest von 37	" "		" "

Das Staatsvermögen in Eisenbahnbesitz (7 820 km) beträgt 3 226 Millionen Lire und berechnet sich wie folgt:

¹⁾ Vergl. die Abhandlung von Dr. Pieck, Archiv 1886 S. 141 ff., 364 ff.

²⁾ Vergl. hierüber auch Archiv 1889 S. 69 ff.

Staatseisenbahnvermögen.

Am 1. Januar 1862 war der Gesamtbesitzstand der Eisenbahnen des Königreiches Italien:

1. Staatsbahnen	407 km,
2. im Staatsmitbesitz	219 „ ,
3. Privatbahnen	1 935 „ ,
zusammen	2 561 km.

Der Werth der Staatsbahnlinien war damals 143 889 362 Lire.

Am 1. Juli 1889 waren:

1. Staatsbahnen	7 820 km,
2. im Staatsmitbesitz	3 955 „ ,
3. Privatbahnen	1 116 „ ,
zusammen	12 891 km.

Werth der Staatsbahnlinien . . 3 225 857 047 Lire,

Mitbesitzantheile des Staates an

den zweitgenannten Bahnen . 139 865 470 „ ,

zusammen 3 365 722 517 Lire.

Der erste Betrag setzt sich aus folgenden Ziffern zusammen:

Werth der Staatsbahnen am 1. Ja-

nuar 1862 143 889 362 Lire,

Staatsausgabe bis 30. Juni 1889 . 2 095 224 538 „ ,

Ankauf der sizilianischen Bahn . 143 969 500 „ ,

„ „ Novara-Turiner Bahn 44 520 000 „ ,

„ „ Alta-Italia und Rö-

mischen Bahnen 1 382 375 578 „ ,

3 809 988 978 Lire,

Gotthardsubvention 58 000 000 Lire,

Rückzahlung dergl. an andere

Bahnen 26 283 095 „ ,

Schuldentilgung, betr. die siziliani-

schen Bahnen und andere . 5 504 513 „ ,

An Alta-Italia abgetretene Bahnen

(1865) 188 419 362 „ ,

Derselben für überlassenes Fahr-

material (1885) 265 000 000 „ ,

Verschiedene Entwerthungen und

Verluste 40 924 961 „ ,

584 131 931 Lire,

Woraus sich obige Zahl ergibt 3 225 857 047 Lire

Auf der Tagesordnung der öffentlichen Erörterung steht zur Zeit die Streitfrage über den Werth oder Unwerth der Betriebsüberlassungsverträge des Staates mit den drei großen Eisenbahnbetriebsverwaltungen, namentlich den beiden festländischen, der mittelländischen und der adriatischen.

Die Längen und Einnahmen der italienischen Bahnen stellen sich in den Jahren 1888/89 und 1889/90 wie folgt:

Wirkliche Länge der italienischen Eisenbahnen.

	Am 30. Juni 1889			1. 7. 1888 bis 30. 6. 1889	Am 30. Juni 1890			1. 7. 1889 bis 30. 6. 1890
	Haupt- netz	Neben- bahnen	Zu- sammen	Mittlere Betriebs- länge	Haupt- netz	Neben- bahnen	Zu- sammen	Mittler Betriebs- länge
Mittelmeer-Netz . . .	4 105	639	4 744	4 672	4 126	644	4 770	4 764
Adriatisches Netz . .	3 989	1 156	5 145	5 043	4 047	1 165	5 212	5 180
Sizilianisches „ . .	615	85	700	673	615	99	714	708
Venetianische Bahnen .	—	—	140	140	—	—	140	140
Sardinische „ . .	411	312	723	605	411	348	759	746
Verschiedene „ . .	—	—	1 444	1 401	—	—	1 521	1 498
Zusammen			12 896	12 584			13 116	13 096

Roheinnahmen in Lire.

	1888/1889			1889/1890		
	Hauptnetz	Neben- bahnen	Zusammen	Hauptnetz	Neben- bahnen	Zusammen
Mittelmeer-Netz . . .	115 916 670	3 527 904	119 444 574	114 797 323	6 336 574	121 133 897
Adriatisches Netz . .	99 166 182	6 000 603	105 166 785	99 392 327	7 231 624	106 623 951
Sizilianisches „ . .	6 937 681	205 804	7 143 485	7 292 180	565 238	7 857 418
Venetianische Bahnen .	—	—	1 059 116	—	—	1 147 394
Sardinische „ . .	1 736 160	288 559	2 024 719	1 689 376	455 100	2 144 476
Verschiedene „ . .	—	—	9 080 933	—	—	9 992 656
Zusammen			243 919 612			248 899 742

Kilometrische Einnahmen in Lire.

	Am 30. Juni 1889			Am 30. Juni 1890		
	Haupt- netz	Neben- bahnen	Zu- sammen	Haupt- netz	Neben- bahnen	Zu- sammen
Mittelmeer-Netz	28 383	5 999	25 566	27 800	9 778	25 426
Adriatisches Netz	24 859	5 693	20 854	24 736	6 223	20 583
Sizilianisches Netz	11 280	3 548	10 614	4 857	6 077	11 097
Venetianische Bahnen . .	—	—	7 565	—	—	8 195
Sardinische Bahnen:						
Hauptbahnen	—	—	4 224	—	—	4 110
Nebenbahnen	—	—	1 486	—	—	1 358
Verschiedene Bahnen . .	—	—	6 481	—	—	6 670
Zusammen			19 460			19 093

Zur Ergänzung der vorstehenden Tabellen wird bemerkt:

1. Für die Linien untergeordneter Bedeutung betrugen die sogenannten kilometrischen Staatszuschüsse $4\frac{2}{3}$ Millionen Lire.
2. Die von der Società Veneta betriebenen Linien gehören dem Staate und sind ihrer Anlage nach bestimmt, dem Gesamtnetz gegebenen Falles eingefügt zu werden, die in „Verschiedene“ einbegriffenen kleinen Bahnen sind der Zahl nach 39, der Zusammengehörigkeit nach 33.
3. Folgende Gemeinschaftsstrecken finden sich in dem Eisenbahnnetze:

Mittelmeer-Netz	106 km,
Adriatisches Netz	62 „,
Sizilianisches „	9 „,
Venetianische Bahnen	3 „,
Conegliano—Vittoria Bahn . .	3 „,

Zusammen 183 km.

4. Vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 sind zusammen 220 km dem Betriebe übergeben.

Die heftigsten Angriffe gegen die italienische Eisenbahnpolitik wurden von einem Ingenieur, Abgeordneten und Mitglieder des obersten Rathes für öffentliche Arbeiten unternommen. Er stellte die Sache so dar, als ob die Betriebsüberlassungsverträge lediglich der Bereicherung der Betriebsgesellschaften dienten; als Werkzeuge zu Gunsten „dieser indischen Kompagnien, um den Italienern die Haut über die Ohren zu ziehen.“ Glücklicherweise habe der — inzwischen zurückgetretene — Minister Finale hunderte von Millionen gerettet.

Diese große Bitterkeit ist der Ausdruck für die Enttäuschung über die nicht eingetretene Füllung der Kassen, weil die Einnahmen sich nicht in dem Verhältniß steigerten, also nicht zu den Ziffern sich heben wollten, die man angenommen und in die Staatshaushaltsrechnung eingesetzt hatte, um diese ins Gleichgewicht bringen zu helfen: statt Ueberschüsse also Zuschüsse. Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der Mittelmeer- und der adriatischen Bahn in den Jahren 1888/89 und 1889/90 waren folgende:

Mittelmeer-Bahn.

Einnahmen	1. Juli 1888 bis 30. Juni 1889	1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890	Unterschied
Personen	48 721 252,38	48 572 896,63	— 148 355,75
Gepäck	2 827 610,35	2 804 452,63	— 23 157,72
Eilgut	11 875 954,61	11 744 363,60	— 131 591,01
Frachtgut	55 646 418,93	57 982 984,98	+2 336 566,05
Verschiedene	773 336,44	996 375,94	+ 223 039,50
Summe	119 844 572,81	121 601 073,82	+2 256 501,01
An den Staat zu zahlen	43 692 283,32	44 368 086,11	+ 675 802,79
bleibt für die Gesellschaft	75 652 339,49	77 232 987,71	+1 580 648,22
Staatzuschuß für Nebenbahnen	315 963,53	—	—
Zusammen	75 968 303,02	77 232 987,71	+1 264 684,69
dazu Rückzahlungen	3 345 759,14	4 086 393,64	+ 740 634,50
Summe der Einnahmen	79 314 062,16	81 319 381,35	+2 005 319,19
„ „ Ausgaben	78 387 085,90	79 508 775,79	+1 121 689,99
Ueberschuß	926 976,26	1 810 605,56	+ 883 629,30
Betriebskilometer	4 630	4 727	+ 97
Kilometrische Einnahmen	25 776,37	25 724,78	— 51,59
„ Ausgaben	16 930,00	16 820,13	— 109,87

Vorläufig festgestellte Einnahmen für das Jahr 1890. (Vom 1. Januar bis 31. Dezember.)

Hauptbahnen . . .	1r	110 169 063,76	km	4 080	km	Einn.	27 002,22
Nebenbahnen . . .	„	6 596 077,38	„	650	„	„	1 014,78
Summe 1890	1r	116 765 141,14	km	4 730	km	Einn.	24 686,09
„ 1889	„	121 824 109,34	„	4 720	„	„	25 704,26
weniger 1890	1r	4 558 968,40	km		km	Einn.	1 018,16

Adriatische Bahn.

Einnahmen	1888	1889	Unterschied
Personen	40 375 435,08	39 534 221,80	— 841 213,28
Gepäck	1 779 926,04	1 809 716,37	+ 29 790,33
Eilgut	13 775 721,02	13 404 321,40	— 371 399,62
Frachtgut	48 391 650,13	50 233 328,32	+ 1 841 678,19
Verschiedene	409 885,78	474 184,16	+ 64 298,38
Summe	104 782 618,07	105 455 772,15	+ 723 154,08
An den Staat zu zahlen	39 852 633,33	40 385 682,19	+ 533 048,86
leiht für die Gesellschaft	64 879 984,74	65 070 090,96	+ 190 106,22
Staatszuschufs für Nebenbahnen	3 119 103,39	4 158 305,33	+ 1 039 201,94
Zusammen	67 999 068,41	69 228 395,26	+ 1 229 326,85
dazu Rückzahlungen	1 724 662,14	3 596 080,68	+ 1 871 418,54
Summe der Einnahmen	69 723 730,55	72 824 475,94	+ 3 100 745,39
" " Ausgaben	66 313 228,53	69 570 388,03	+ 3 257 159,50
Ueberschufs	3 410 522,02	3 254 087,91	— 156 434,11
Betriebskilometer	4 883	5 007	+ 124
Kilometrische Einnahmen	21 448,40	21 061,66	— 386,74
" Ausgaben	13 580,40	13 894,62	+ 314,22

Vorläufig festgestellte Einnahmen für das Jahr 1890. (Vom 1. Jannar bis 31. Dezember).

Hauptbahnen	lr	98 794 500,42	km	4 065	km	Einn.	23 747,10
Nebenbahnen	"	7 319 223,16	"	1 134,14	"	"	6 266,33
Summe 1890	lr	106 113 723,58	km	5 189,14	km	Einn.	20 449,19
"	1889	105 455 772,15	"	5 007	"	"	21 061,66
mehr 1890	lr	657 951,43	km				
weniger 1890	"				km	Einn.	612,47

Als Grundlage für die Theilung der Einnahmen zwischen dem Staat und den Betriebsgesellschaften war nach Lage der Vorjahre eine Roh-einnahme von mindestens 220 500 000 Lire und mit Sicherheit eine stets wachsende Mehreinnahme in Folge stetiger Zunahme des Verkehrs und der Eröffnung neuer Linien angenommen.

Zum ersten Male hat sich seit dem fünfjährigen Bestehen des jetzigen Vertragsverhältnisses im Betriebsjahre 1889/1890 für die Mittelmeerbahn

ein Ueberschuß im Betrage von 2 453 000 Lire über die angenommene, normale Einnahme von 112 Millionen ergeben, von denen etwa 700 000 Lire zur Verfügung des Staates stehen und 400 000 Lire in die Kasse zur Vermehrung des Vermögensstockes entfallen. Die beiden anderen großen Gesellschaften haben, die für ihre Netze angenommenen Normaleinnahmen bis jetzt noch nicht erreicht.

Der bisher leider eingetretene Rückgang in den Einnahmen 1890/1891 gegen das Vorjahr läßt aber kaum die Annahme als berechtigt erscheinen, daß auch die Mittelmeerbahn die vorjährige Ziffer wieder erreichen, geschweige überschreiten könnte.

Der Staat hat 1889/1890 die von ihm in den Voranschlag aufgenommenen rund 61 Millionen nicht nur nicht erhalten, sondern mit einem Fehlbetrag von $1\frac{1}{2}$ Millionen abgeschnitten. Für 1890/1891 sind in der Staatsrechnung $63\frac{1}{4}$ Millionen eingestellt, die Aussichten aber sind noch weniger gut, der Fehlbetrag wird sich daher voraussichtlich auf $4\frac{1}{2}$ Millionen belaufen. Sobald die Voraussetzung sich stetig steigender Einnahmen nicht zur Wahrheit wird, ist die Staatskasse zur Deckung der kilometrischen Zuschüsse für die große Zahl der privaten Neben- und untergeordneten Bahnen gleichfalls stärker beansprucht; diese Zuschüsse betrugen 1888/1889, wie oben gesagt, bereits über 42 Millionen Lire.

Ebenso mißlich gestaltet sich das Verhältniß unter solchen Umständen zwischen Einnahmen und Ausgaben für die Kassen zum Zweck Verbesserung, Erneuerung und Vermehrung der festen und rollenden Betriebsmittel, für die Reservefonds und die Fonds zur Vermehrung des Vermögensstockes, welche durch bestimmte Rücklagen aus den Reineinnahmen der Eisenbahnen gespeist werden.

In der Feststellung dieses Verhältnisses, 10 pCt. der Normaleinnahmen und 15 pCt. der etwaigen Ueberschüsse, erweisen sich die Verträge allerdings als unzutreffend, d. h. unzureichend.

Die hauptsächlichsten Gründe sind die an allen Orten vorhanden gewesenen Mängel und Lücken bei Uebergabe des Staatsbetriebs an die Gesellschaften, die Vertheuerung der Materialien seit 1885, zum Theil als Folge der Wirkung der eigenen Schutzzölle; die mit der Eröffnung neuer, zum Theil uneinträglicher Betriebsstrecken zurückbleibenden statt in einem vermeintlichen Verhältnisse zunehmenden Einnahmen, also die größer werdenden Zuschüsse, endlich die andauernde, sich schwer fühlbar machende Geschäftskrisis.

Die wirkliche und große Quelle, aus der die Eisenbahnen ihre Ausgaben bestreiten, besteht somit in den Obligationen, die verzinst und getilgt werden sollen aus den 15 pCt. der Mehreinnahmen, welche aber ausbleiben, während die Obligationen ausgegeben sind (144 Millionen). Die

Staatskasse hat also die Zinsen in Höhe von 7 Millionen durch weitere Zuschüsse zu decken. Es ist begreiflich, daß das Staatsschatzamt unter diesen Umständen die Eisenbahnen als Schmerzenskinder ansieht und für Fernstehende ist es unbegreiflich, daß dennoch immer weiter gewirthschaftet wird mit dem Bau uneinträglicher und sonst unberechtigter Linien, deren Herstellung und Betriebsunterhaltung die Beschaffung der für das Bestehende ohnehin unzureichenden Mittel noch erschweren.

Die Zahl der Lokomotiven und Wagen im Jahre 1889/90 ist aus der auf S. 440 befindlichen Tabelle ersichtlich.

Dieses Material erscheint zunächst als ausreichend.

Im Allgemeinen ist man aber mit den Fahrleistungen noch immer unzufrieden, und diese Unzufriedenheit erscheint, wenn auch mit Einschränkungen, nicht unbegründet. Gegenüber den Leistungen des früheren Staatsbahnbetriebs ist wohl eine erhebliche Steigerung sowohl in der Zahl der Personenzüge als deren Fahrgeschwindigkeit eingetreten und über die Durchführung dieser Blitz- und direkten Züge wird auch seltener geklagt.

Die neueste Bezeichnung „treni podagra“ für alle nicht direkten Züge kann als treffend erfunden bezeichnet werden; indess trägt die Bevölkerung hieran einen guten Theil der Schuld; andererseits ist es eine Folge der Heranziehung der vergleichsweise wenigen tüchtigen Fahrbeamten zu den zahlreicheren Schnellzügen, sodafs auf den übrigen Zügen sich ein Begleitpersonal befindet, dem jedes Verständniß dafür fehlt, daß Zeit Geld bedeuten oder überhaupt einen anderen Werth als den ihres Tagelohnes haben könnte.

Diese „planmäßigen, sinnlosen Verspätungen sind eine Art Reblauskrankheit, von welcher hauptsächlich diejenigen Züge betroffen werden, welche das weniger aristokratische, gutmüthig dumme Publikum benützt, welches man bei uns immer mit Fußstritten behandelte.“

Die Handelskammer Mailand hat in einer Beschwerde an das Ministerium dieses Nachhinken eine gewohnheitsmäßige Vernachlässigung genannt.

Die vielbeklagten, stundenlangen fahrplanmäßigen Aufenthalte in Verona für die Schnellzugverbindungen der Linie Mailand—Venedig und umgekehrt in Bezug auf die Anschlüsse an die Hauptlinie Rom—München über den Brenner sind und werden öffentlich von Zeit zu Zeit gerügt, eine Aenderung würde als eine wirkliche Wohlthat bezeichnet werden können.

Wenn die adriatischen Bahnen in dieser Richtung harthörig sind, so liegt dies in der allerdings anzuerkennenden Schwierigkeit, die Forderung mit der andern zu vereinbaren: passende Abfahrt- und Ankunftszeiten für die Reisenden der die Verbindung vermittelnden Schnellzüge Mailand—Venedig zu bieten.

Bezeichnung	Mittel- meer- bahn 4 770 km	Adria- tische Bahn 5 212 km	Zu- sammen 9 982 km	rund 10 000 km
A. Lokomotiven:				
Ungekuppelte	53	48	101	—
Gekuppelte, 4 Räder	501	407	908	—
" 6 " 	454	395	849	—
" 8 " 	172	81	253	—
Tendermaschinen	75	81	156	—
Belpaires	—	(2)	—	auf 1 km
Zusammen	1 255	1 012	2 267	0,2267
B. Personenwagen:¹)				
Salon, Bett	20	51	71	—
1. Klasse	542	323	865	—
1. und 2. Klasse	533	502	1 035	—
2. Klasse	773	512	1 285	—
2. und 3. Klasse	—	7	7	—
3. Klasse	1 752	1 537	3 289	—
1., 2. und 3. Klasse	—	1	1	—
4. Klasse	12	10	22	auf 1 km
Zusammen	3 632	2 943	6 575	0,6575
I. Gepäckwagen	935	619	1 554	0,1554
II. Güterwagen:				
bedeckt gebaute Stallwagen . .	85	86	171	—
" " für Kleinvieh u. Geflügel . .	212	120	332	—
" " " Vieh u. Güter	12 253	10 990	23 243	—
offen " gewöhnliche . .	7 962	5 776	13 738	—
" " mit Schemel . .	684	851	1 535	—
Spezialwagen (Pretol u. s. w.) . .	110	100	210	—
Zusammen	21 316	17 923	39 239	3,9239
III. Bahnbauwagen	649	682	1 331	0,1331
¹) zu B: Sitzplätze	135 847	115 351	251 198	—

Durchlaufene Kilometer von den Maschinen . . rund 25 500

 Personenwagen " 35 000

 Gepäckwagen " 33 000

 Güterwagen " 12 500

Die geringe Zahl der Anschlufsreisenden an die Schnellzüge von Nord nach Süd gestattet aber die Einlage besonderer Verbindungen nicht.

Die Presse fordert an Stelle der alten neue den heutigen Anforderungen entsprechende Personenwagen, damit die Reisenden besser untergebracht, und die „nothleidenden Eisengewerbe“ unterstützt werden; da aber die Dauer der Personenwagen durch die Betriebsüberlassungsverträge auf 40 Jahre festgestellt ist, wird dieser Wunsch nur nach und nach in Erfüllung gehen können.

Auch in Italien wird für den Zonentarif manch' unpassendes Wort gesprochen, an eine Einführung ist wohl nicht zu denken, da die in den Betriebsüberlassungsverträgen festgestellten Theilungsverhältnisse der Roheinnahmen zwischen dem Staat und den Betriebsgesellschaften, selbst bei eintretender Steigerung, den letzteren Nachtheile bringen müßten: der Staat bekommt stets die 27 $\frac{1}{2}$ pCt. der vermehrten Roheinnahmen, der Gesellschaft dagegen würden die Gesamtmehrkosten zur Last fallen. Diese Mehrkosten aber scheut man um so mehr, als bisher auch die ungarischen Bahnen sich noch über diesen Punkt beharrlich ausgeschwiegen haben.

Im Güterverkehr wird ungeachtet des Zugeständnisses der Bedenklichkeit die Zahl der auf Zeit bewilligten Ausnahmetarife fortlaufend vermehrt, die ablaufenden erneuert; es ist um so schwerer, mit einer Uebung zu brechen, wenn einflußreiche Leute hierdurch betroffen werden. Für diesen Theil des Betriebes ist in Nachahmung der von Deutschland und Amerika kommenden Neuerungen die Forderung aufgetreten: Güterwagen mit höherer Tragkraft zu beschaffen. Die allgemeine Berechtigung dieser Forderung wird für hiesige Verhältnisse sehr bestritten und mit Ausnahme des Bedarfes in den Häfen mit Recht. Die Verwaltungen haben sich bereit erklärt, bei Neubeschaffungen diesen Wunsch in Erwägung zu ziehen, aber natürlich abgelehnt, „um dem nothleidenden Eisengewerbe Beschäftigung zuzuwenden“, die alten Wagen auszuschneiden, und berufen sich hierbei auf die Bestimmungen der Betriebsüberlassungsverträge, nach denen die Güterwagen 60 Jahre, also selbst die ältesten noch weitere 20 Jahre dauern müssen.

Beklagt wird die nicht zu beseitigende Plage der Diebstähle an Gütern und die langen Listen der Strafen und Dienstentlassungen beweisen, daß die Verwaltungen durch die von ihnen getroffenen Maßnahmen das Uebel nicht auszurotten vermögen, immerhin ist eine Zunahme der öffentlichen Klagen nicht zu verzeichnen, es ist beim Alten geblieben gegen früher sogar eine Besserung eingetreten.

Beiträge zur Lehre von der Enteignung.*)

Von

Regierungsrath Dr. Eger in Breslau.

(Schluß.)

II.

Die Entschädigung der Grundeigenthümer für die Enteignung von Grundstückstheilen.

(Mit besonderer Beziehung auf die §§ 8 ff. des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, G.-S. S. 221 ff.).

Die vorteilhaften Folgen.

Die Folgen der Theilenteignung sowie der Anlage und des Betriebes des neuen Unternehmens können aber für den Restbesitz auch vortheilhafte sein. Es ist möglich, daß die Anlage und der Betrieb des neuen Unternehmens Vortheile für den Restbesitz zur Folge haben, welche in ganz gleicher Weise wie die zu gewärtigenden Nachteile, bereits in der Gegenwart auf den Werth des Restbesitzes einzuwirken geeignet sind. Während die einen vermindern, wirken die andern erhöhend auf den Werth desselben. Dahin gehört z. B. der Fall, daß der Restbesitz durch das neue Unternehmen — Chaussee, Eisenbahn u. s. w. — an eine öffentliche Straße gelangt, dem öffentlichen Verkehre zugänglich wird und dadurch im Werthe steigt, daß ein dem Restbesitze schädliches Sumpfland, Moor durch die neuen Anlagen trocken gelegt wird. Nun soll der Eigenthümer nach dem herrschenden Enteignungsprinzipie zwar voll entschädigt werden, sein Vermögen soll sich durch die Enteignung

*) Vergl. zuletzt Archiv 1891 S. 239. Ein dritter Beitrag wird in einem späteren Hefte folgen.

und ihre Folgen nicht verringern. Aber er hat auch andererseits nur die volle Entschädigung, die Wiederherstellung der Summe seines Vermögens, wie sie vor der Enteignung gewesen, nicht mehr zu beanspruchen; er darf sich nicht auf Kosten des Unternehmers bereichern, nicht eine über den Unterschied zwischen dem früheren und gegenwärtigen Vermögen hinausgehende, den vollen Bestand seines bisherigen Vermögens übersteigende Entschädigung fordern.

Von diesem Gesichtspunkte aus entstehen folgende Fragen:

1. Sind im Falle einer Theilenteignung auch die vortheilhaften Folgen, welche sich aus dem Bau und Betriebe des neuen Unternehmens für den Resthesitz ergeben, mit in Anschlag zu bringen?

und, wenn diese Frage zu bejahen,

2. Ist der Werth dieser vortheilhaften Folgen lediglich gegen den Werth der nachtheiligen Folgen aus dem Bau und Betriebe des neuen Unternehmens aufzurechnen, oder überhaupt von dem Gesamtwerthe der dem Expropriirten gebührenden Entschädigung in Abzug zu bringen?

Sowohl nach den allgemeinen Entschädigungsgrundsätzen, als nach den Absichten des preussischen Enteignungsgesetzes finden diese Fragen dahin ihre Beantwortung:

1. Die vortheilhaften Folgen des neuen Unternehmens sind in gleicher Weise wie die nachtheiligen, bei der Entschädigungsbemessung mit in Anschlag zu bringen.
2. Ihr Werth ist nicht allein auf den Werth der nachtheiligen Folgen aufzurechnen, sondern muß von der für die Theilenteignung zu gewährenden Gesamtentschädigung in Abzug gebracht werden.

I. Wird die Frage der Anrechnung vorerst lediglich vom Standpunkte der Theorie nach Mafsgabe des Entschädigungsprinzips der Enteignung in Betracht gezogen, so ergibt sich, dafs es nicht gerechtfertigt ist, nur die für den Restbesitz nachtheiligen Folgen des Unternehmens bei der Entschädigungsbemessung in Anschlag zu bringen, dagegen die vortheilhaften Folgen unberücksichtigt zu lassen. Ein derartiges Verfahren würde dem für die Enteignung mafsgebenden Entschädigungsprinzip widersprechen. Der Expropriat würde alsdann nicht blofs vollständige Entschädigung erlangen, sondern mehr als diese, er würde darüber hinaus noch um den Werth der vortheilhaften Folgen auf Kosten des Unternehmers bereichert werden. Zur

vollständigen Entschädigung gehört nur der Ersatz des Unterschieds des Vermögens vor und nach der Enteignung. Diese kann aber nur gefunden werden durch Ermittlung der Gesamtsumme aller Vortheile und Nachtheile, welche sich für den Expropriaten aus der Enteignung ergeben (Löbell, S. 71). Würde der Mehrwerth, welchen der vortheilhafte Einfluß des Unternehmens dem Restbesitze verleiht, außer Ansatz gelassen, so würde der Expropriat einen um diesen Werthbetrag höheren Ersatz, als die ihm durch die Enteignung entstehende Vermögensdifferenz erhalten.

Gegen diese Annahme ist zunächst von v. Rohland (S. 84—86) geltend gemacht worden, sie gründe sich auf der irrigen Anschauung, daß die Wertherhöhung des Restgrundstücks und die Nachtheile, für welche Entschädigung bezahlt werden solle, aus derselben Ursache entspringen. Dies sei aber nicht der Fall. Während das öffentliche Unternehmen durch seine Ausführung die Vortheile erzeuge, entstünden die Nachtheile am Vermögen des Enteigneten, welche ihn zur Entschädigungsforderung berechtigten, durch die Enteignung. Wären die Vortheile ebenso wie die dem Enteigneten zugefügten Nachtheile eine Folge der Enteignung, wären sie also beide Wirkungen derselben Ursache, so müßten sie auch gemeinsam und gleichzeitig entstehen und auf dieselben Personen, d. h. hier auf den Enteigneten, ausschließlich wirken. Dies geschehe aber nicht. Es träfen vielmehr nur die Nachtheile, welche die Enteignung erzeuge, ausschließlich den Enteigneten, die Werthsteigerung dagegen, welche die Anlage hervorbringe, komme nicht allein dem Restgrundstück, sondern ebensowohl und vielleicht noch in hervorragender Weise anderen Grundstücken zu Gute. Ebenso sei auch der Zeitpunkt ihres Eintretens verschieden. Die Werthsteigerung mache sich einerseits schon mit der endgültigen Feststellung des Planes oder mit der Inangriffnahme der Arbeiten zur Ausführung desselben geltend, andererseits aber wirke sie erst nach Vollendung des Unternehmens in vollem Umfange, trete also theils vor, theils nach der Enteignung ein. Die Vermögensnachtheile für den Enteigneten entstünden dagegen zur Zeit der Enteignung selbst. Endlich entstünden sie auch nicht gemeinsam, sondern seien im Gegentheile durchaus unabhängig von einander. Da nun aber der Mehrwerth, dessen Vergütung der Enteigner solle verlangen dürfen, und die Nachtheile, für welche der Enteignete Ersatz beanspruche, sich nicht als Wirkungen derselben, sondern verschiedener Ursachen darstellten, so entfalle dieser Grund zur Anrechnung. Und in Uebereinstimmung damit bemerkt G. Meyer, S. 293 f.: Es solle nur eine Wertherhöhung berücksichtigt werden, die im Augenblick der Expropriation eintrete. Eine Wertherhöhung im Augenblick der Expropriation könne aber nur eine solche sein, die eben unmittelbar durch die Expropriation herbeigeführt

würde. Dabei bleibe aber vor allen Dingen eins unklar. Wie solle durch die Expropriation eine Wertherhöhung eintreten, wie solle dadurch, daß ein Theil von einem Gute abgetrennt werde, der übrige Theil an Werth zunehmen? Nicht die Expropriation, sondern das Unternehmen bewirke die Steigerung des Werthes. In dieser Beziehung gebe es aber zwei Möglichkeiten, entweder habe schon die Absicht, das Unternehmen auszuführen, die Werthsteigerung zur Folge, dann trete dieselbe schon vor, oder erst die Ausführung selbst, dann trete sie erst nach der Expropriation ein. *)

Diese Einwendungen gegen die Anrechnungstheorie erscheinen jedoch nicht zutreffend. Sie beruhen im Wesentlichen auf einer unrichtigen Auffassung des Begriffes der Enteignung. Es ist nicht angängig, unter „Enteignung“ nur ganz abstrakt die Abtretung eines Grundstückstheils — losgelöst von dem Zwecke derselben und den sich daraus ergebenden Folgen — zu verstehen. Die Enteignung ist eine zu einem bestimmten öffentlichen Zwecke erfolgende Grundstücksabtretung, sie darf ohne diesen Zweck nicht gedacht werden (s. Bohlmann I S. 10 ff.). „Es giebt keine Enteignung an sich, sondern nur eine Enteignung für ein Unternehmen“ (Löbell S. 72). Und wie im Vorangegangenen bei der Frage der Berücksichtigung der nachtheiligen Folgen begründet worden ist, daß nicht nur die Abtretung an sich, sondern auch ihr Zweck — die Anlage und der Betrieb eines im öffentlichen Wohle liegenden Unternehmens — den Inhalt der Enteignung bilde, also die unmittelbaren und mittelbaren Folgen in Betracht zu ziehen seien, so muß dies in gleicher

*) Gegen die Anrechnung haben sich ferner noch erklärt: Häherlin im Arch. f. civ. Prax. Bd. 39, S. 190. W. Koch, S. 97. Beschorner, S. 98 f. Pöhls Recht der Akt.-Ges., S. 136. Treichler Zwangsabtretg. § 18, S. 156 f. Stubenrauch, S. 184 und 185. Dalcke, S. 66. Rösler, § 198. Gruchot Beitr. Jahrg. IX. S. 102. Bähr und Langerhans, S. 48 f. Wolff Arch. f. prakt. Rechtswissensch. A. F. Bd. 3, S. 265. Bayr. Ges. 1837, Art. 9. Lübeck, 21. Mai 1870 § 7. Renfs R. L. Ges. v. 18. Mai 1870, Art. 12. Oldenburg, Ges. v. 28. März 1867, Art. 9, § 6. Gotha, Ges. v. 8. April 1857, Art. 13. Renfs j. L., Ges. v. 15. März 1856, Art. 12. Werrabahn-Ges. v. 14. Dezbr. 1855, Art. 12. Coburg, Ges. vom 31. Aug. 1855, Art. 14. Meiningen, Ges. v. 28. Juni 1845, Art. 13.

Für die Anrechnung sind: Burckhardt, S. 217. Dernburg, I, § 34, S. 69, II, § 76, S. 164. Löbell, S. 70—72. Pnrgold Arch. f. prakt. Rechtsw. N. F. Bd. 6, S. 352. Davidsohn, Deutsch. Ger.-Zeitg. 1865, S. 73. Banmeister, S. 278. Thiel, S. 31. Grünhut, S. 124 f. Bluntschli, Allg. Staatsr., S. 228. Das französische Gesetz vom 3. Mai 1841, Art. 51. Das Hamburger Ges. v. 26. April 1844, § 6. Frankfurt, Gesetz v. 11. Novbr. 1856, § 15. Züricher Exprop.-Ges. 1850, Art. 3. Belgisches Exprop.-Ges. v. 1807, Art. 30 u. 54, s. auch Erk. des 3. Rhein. Senats v. 15. Novbr. 1854. Rhein. Arch. Bd. 50, I, S. 140.

Weise auch für die Frage der Berücksichtigung der vortheilhaften Folgen gelten.

1. Die Ursache des Minderwerths und des Mehrwerths des Restbesitzes ist — so aufgefaßt — stets dieselbe, nämlich die Enteignung, sei es in ihren unmittelbaren, sei es in ihren mittelbaren Folgen. Es erscheint also zunächst nicht zulässig, bei der Entschädigungsbemessung die unmittelbaren Folgen der Enteignung, d. h. der bloßen Abtretung eines Grundstückstheils an sich von den mittelbaren Folgen, d. h. den sich aus der Ausführung des Enteignungszweckes, dem Bau und Betriebe des die Enteignung bedingenden, auf dem abzutretenden Theile zu errichtenden Unternehmens rechnungsmäßig zu trennen und dahin zu schließen: „weil die einen, die unmittelbaren Folgen, aus der Abtretung, die anderen, die mittelbaren Folgen, aus dem Bau und Betriebe des Unternehmens hervorgehen, so entspringen sie verschiedenen Ursachen und dürfen gegeneinander nicht kompensirt werden.“ Eine derartige Trennung ist zunächst thatsächlich undurchführbar, denn in der Preisveränderung, welche der Restbesitz in Folge der Enteignung nach der allgemeinen Schätzung erleidet, gelangen sowohl die unmittelbaren Folgen der Enteignung (die der Abtretung an sich), wie auch die mittelbaren Folgen derselben (aus Bau und Betrieb) alsbald und ohne Weiteres ungetrennt zum Ausdrucke und es ist nicht möglich, sie in ihren Werthen auseinanderzuhalten, den Minderwerth aus der Abtretung selbst und aus den nachtheiligen Folgen des Baues und Betriebs und den Mehrwerth aus den entsprechenden vortheilhaften Folgen von einander zu scheiden. „Die Frage des Werths eines Grundstücks ist unter Berücksichtigung aller Umstände (§ 40), d. h. auch der wertherhöhenden zu beurtheilen“ (Löbell S. 71).

In diesem Sinne führt auch bezüglich der nachtheiligen Folgen des die Enteignung bedingenden Unternehmens das Reichsgericht zu treffend aus: „Es kann nicht anerkannt werden, daß die Werthverminderung erst durch die wirkliche Ausführung der Anlagen verursacht wird, da dieselbe vielmehr eintritt, sobald dem Eigenthümer durch die Enteignung die Möglichkeit entzogen ist, deren Ausführung zu hindern. Der Werth des Hauptgrundstücks wird durch die Schätzung bestimmt, welche ihm unter den vorliegenden Umständen in der allgemeinen Meinung zu Theil wird, und selbstverständlich berücksichtigt diese auch solche erst bevorstehende nachtheilige Veränderungen, die das Grundstück entwerthen müssen. Daraus ergibt sich, daß sich die nachtheiligen Folgen der projektirten Bahnanlage in der Regel von denen der Enteignung gar nicht trennen lassen, sondern daß die durch die projektirten Anlagen vor auszusehende Werthverminderung

lediglich eine Folge der Enteignung ist.“*) — Und was hier in Betreff der Berücksichtigung der nachtheiligen Folgen gesagt ist, muß aus gleichem Grunde auch bezüglich der vortheilhaften Folgen gelten. „Dafs auf die Schätzung — führt an anderer Stelle das Reichsgericht aus — nicht blofs Vorthelle und Nachtheile bestimmenden Einfluß üben, die bereits eingetreten sind, sondern auch solche, welche mit Sicherheit in der Zukunft zu erwarten stehen, folgt aus der Natur der Sache.“**) Und ferner: „Die Vortheile, welche dem Expropriaten aus der Anlage erwachsen, sind im Zweifel vom Unternehmer, der einen Anspruch daraus herleitet, zu behaupten und zu beweisen.“***)

Beide — vortheilhafte und nachtheilige Folgen — beruhen auf derselben Ursache: der Enteignung und ihrem Zwecke. Ihre Werthe müssen sich also bei der Schadensfeststellung aufrechnen lassen.

Würde man aber auch wirklich hierin eine Verschiedenheit der Ursachen erblicken, so ist nicht ersichtlich, weshalb nicht demungeachtet eine Aufrechnung des Mehr- und Minderwerths statthaft sein soll. Die Aufrechnung erfordert zu ihrer Geltendmachung keineswegs die gleiche Ursache der Forderung und Gegenforderung. Es genügt, dafs beide gleichartig sind. Die Gleichheit des Rechtsgrundes ist weder im preussischen noch im gemeinen Rechte Erfordernifs. Dies aber wird nicht bestritten werden können, dafs bei der Enteignung die Forderungen aus der Abtretung selbst und aus Bau und Betrieb des Unternehmens gleichartige sind.

2. Auch die Annahme feruer, dafs die Werthveränderung aus Anlaß der Abtretung an sich und aus Anlaß der nachtheiligen und vortheilhaften Folgen des Unternehmens zu verschiedenen Zeitpunkten hervortrete, trifft nicht zu. Die Werthveränderung macht sich in der allgemeinen Meinung im Wesentlichen zu ganz gleicher Zeit geltend. Wäre dies aber auch nicht der Fall, so würde doch kein Grund vorliegen, die Anrechnung abzulehnen. Es ist indifferent, ob die Werthveränderung durch die Abtretung an sich früher erfolgt, als die durch die Folgen des Unternehmens oder umgekehrt. Entscheidend ist nur, dafs beide Faktoren zur Zeit der Entschädigungsfeststellung bereits ihren Einfluß auf den Werth des Restbesitzes ausüben, erhöhend oder vermindern auf denselben einwirken, gleichviel ob sich dieser Einfluß auf schon eingetretene oder erst in

*) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. d. Reichsgerichts unterm 5. November 1881. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 143.

**) Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. d. Reichsgerichts unterm 30. Januar 1882. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 185 (187).

***) Erkennt vom 5. Ziv.-Sen. d. Reichsgerichts unterm 21. Mai 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 5 S. 359 (363).

Zukunft zu gewärtigende Nachtheile oder Vortheile gründet (s. Löbell, S. 71).

3. Wollte man aber auch — was bestritten wird — den Gegnern der Anrechnungstheorie zugeben, daß die Folgen der bloßen Abtretung und die Folgen aus Bau und Betrieb des Unternehmens nicht aufgerechnet werden dürfen, so bleibt doch die weitere Frage bestehen, weshalb auch die Aufrechnung der nachtheiligen und vortheilhaften Folgen des Unternehmens für unstatthaft erachtet wird. Hier liegt doch ohne Zweifel die gleiche Ursache und der gleiche Zeitpunkt des Eintritts vor. Diese Aufrechnung ist eine einfache Konsequenz des Prinzips, daß zwischen dem Zustande des Vermögens des Expropriirten vor und nach der Enteignung kein Unterschied bestehen soll. Von diesem Gesichtspunkte aus kann nicht zweifelhaft sein, daß der Mehrwerth, welchen die vortheilhaften Folgen des Unternehmens dem Restbesitze verleihen, von der Entschädigung in ganz gleicher Weise abgerechnet werden muß, wie ihr der Minderwerth, welchen durch die nachtheiligen Folgen des Unternehmens der Restbesitz erleidet, zuzurechnen ist. Die für die Zurechnung des Minderwerths angeführten Gründe sprechen mit gleichem Gewichte auch für die Abrechnung des Mehrwerths. Das eine steht und fällt mit dem andern. Soust würde der Expropriat nach der Enteignung mehr Vermögen besitzen, als vorher, er würde um jenen Mehrwerth auf Kosten des öffentlichen Unternehmens bereichert und damit das Entschädigungsprinzip verletzt werden (s. Grünhut, S. 124). Diese Anrechnung ist daher eine Forderung der Gerechtigkeit (s. Löbell, S. 72).

4. Was nun die Gründe anlangt, welche die Gegner der Anrechnungstheorie gegen die Aufrechnung der vortheilhaften und nachtheiligen Folgen des Unternehmens anführen, so meint zunächst v. Rohland (S. 89, 90): „Es gelten hier dieselben Gründe, wie gegen die Compensation der Nachtheile aus der Abtretung selbst. Auch hier würden die Folgen des Unternehmens und der Enteignung verwechselt. Wie im Allgemeinen die Nachtheile, welche den Eigenthümer zur Entschädigungsforderung berechtigten, aus der Enteignung entspringen, ebenso auch im Besonderen der Minderwerth des Restgrundstückes, der Mehrwerth desselben ist dagegen eine Folge des Unternehmens.“ Diese Behauptung ist unbegründet. Es ist nicht ersichtlich, weshalb der Minderwerth des Restgrundstückes nur als eine Folge der Enteignung, der Mehrwerth desselben dagegen als eine Folge des Unternehmens zu betrachten ist (s. dagegen Löbell, S. 72). v. Rohland übersieht die Nachtheile, welche dem Restbesitze aus der Anlage und dem Betriebe des Unternehmens (z. B. bei der Eisenbahn durch Immission von Funken, Rauch) entstehen. Der dadurch dem Restbesitze erwachsende Minderwerth

ist doch recht eigentlich eine Folge des Unternehmens, nicht der bloßen Abtretung, er hat also ganz dieselbe Ursache, wie der Mehrwerth, welchen der Restbesitz durch das Unternehmen erlangt.

Sodann führt Bohlmann, III, S. 34, gegen die Anrechnungstheorie an: „Die Gegner verwechseln, richtiger gesagt, vermischen hier zwei ganz heterogene Dinge, nämlich die vortheilhaften und schädlichen Rückwirkungen, welche für das Vermögen des Enteigneten durch das ganze in Rede stehende öffentliche Unternehmen eintreten (bei Eisenbahnanlagen also den Gesamteinfluß der Bahnanlage für die Bahnadjazenten) — einerseits, und andererseits die konkreten Folgen, welche gerade durch und nur durch die partielle Enteignung eines Grundstückes für das Restbesitzthum des enteigneten Eigenthümers insbesondere eintreten. Nur diese konkreten, speziellen Folgen der Enteignung — nicht jene allgemeinen Folgen der Bahnanlage u. s. w. überhaupt stehen hier in Frage. Der partiell Enteignete kann bezüglich der Ausführung des Unternehmens auf fremden, nicht ihm selbst enteigneten Grundstücken nicht mehr Pflichten bezw. Rechte haben, als jeder andere überhaupt nicht enteignete Adjazent.“

Diese Unterscheidung zwischen allgemeinen und speziellen Folgen macht übrigens auch Grünhut, indem er S. 124, 125 bemerkt: „Der Mehrwerth müsse so beschaffen sein, daß er den Eigenthümern der enteigneten Grundstücke insbesondere zu Gute kommt. . . . Ein allgemeiner Mehrwerth, ein Mehrwerth, welcher einer ganzen Reihe von Grundstücken in gleichem Maße zu Gute kommt, dürfe also von der Entschädigungssumme nicht in Abrechnung gebracht werden.“ Ebenso Löbell, S. 71: „Zu diesen wertherhöhenden Umständen seien allerdings diejenigen Vortheile nicht zu zählen, welche allen Anliegern in gleichem Maße zu Gute kämen, sondern nur diejenigen, welche dem enteigneten Eigenthümer insbesondere erwüchsen.“ Und endlich auch in zwei neueren Entscheidungen das Reichsgericht: „Die Wertherhöhung, welche bei der theilweisen Enteignung eines Grundstückes für das Restgrundstück in Folge der neuen von dem Unternehmer zu schaffenden Anlage — beispielsweise in Folge der Verbreiterung der StraÙe, an welcher das Grundstück liegt — eintritt, findet bei der Berechnung der Entschädigungssumme jedenfalls dann nicht zu Gunsten des Unternehmers eine Berücksichtigung, wenn die durch die neue Anlage geschaffenen Vortheile gleichmäÙig für alle anliegenden Grundstücke eintreten.“)

*) Erkennt vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 9. November 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 226 und 2. Ziv.-Sen. unterm 16. Mai 1890 das. Bd. 7 S. 437.

Würde man nun selbst die Scheidung in allgemeine und spezielle (konkrete) Folgen der Enteignung überhaupt für zutreffend halten können, so würden doch die daraus gezogenen Schlußfolgerungen nicht richtig sein. Sie müßten zum Mindesten zu dem Schlusse führen, daß einerseits die Aufrechnung der allgemeinen Folgen (Nachtheile gegen Vortheile) und andererseits die Aufrechnung der speziellen Folgen (Nachtheile gegen Vortheile) für zulässig erklärt würde, wie letzteres Grünhut S. 124, 125 will. Bohlmann gelangt aber selbst zu diesem Schlusse nicht. Die allgemeinen Folgen — Nachtheile und Vortheile — will er überhaupt nicht in Berücksichtigung gezogen wissen. Von den speziellen Folgen giebt es für ihn nur die nachtheiligen, während er vortheilhafte nicht kennt. In Wirklichkeit ist aber die Möglichkeit keineswegs ausgeschlossen, daß gerade durch die neue Anlage für den betreffenden Restbesitz speziell auch vortheilhafte Folgen sich ergeben und einen Mehrwerth derselben herbeiführen, z. B. der enteignete Grundstückstheil bestand aus Sumpf, Moor, stehendem oder reißendem Gewässer und benachtheiligte den Restbesitz durch schlechte Ausdünstungen, Rutschungen, Abbröckelung, Ueberschwemmung. Nur durch die neue Anlage (Damm u. s. w.) und durch die Trockenlegung des Theilstücks in Folge derselben wird der Restbesitz von diesen Nachtheilen befreit und im Werthe erhöht. Hier liegt also ein speziell für den Restbesitz durch die Enteignung und das neue Unternehmen erzeugter Vortheil, eine konkrete, günstige Folge vor und es ist daher begründet, den hierdurch bewirkten Mehrwerth des Restbesitzes gegen den eventuellen Minderwerth aus den nachtheiligen Folgen des Unternehmens zur Kompensation zu bringen. Bohlmann verwirft jedoch jede Anrechnung eines Mehrwerths des Restbesitzes, also auch den aus den „konkreten“ Folgen des die Enteignung bedingenden Unternehmens hervorgerufenen — ohne weitere Begründung (III. S. 34 f.) und geräth dadurch mit seinen eigenen Ausführungen in Widerspruch.

Es erscheint aber überhaupt eine Trennung der allgemeinen und speziellen (konkreten) Folgen des Unternehmens nicht gerechtfertigt. Denn vor allem ist begrifflich diese Trennung nicht durchführbar. Bohlmann (III. S. 34) will unter ersteren die Rückwirkungen verstanden wissen, welche für das Vermögen des Enteigneten durch das ganze Unternehmen, unter letzteren dagegen die konkreten Folgen, welche nur durch die partielle Enteignung des betreffenden Grundstücks für den Restbesitz des Enteigneten eintreten. Indefs in Wirklichkeit lassen sich im Verkehre die Werthveränderungen nicht in dieser Weise auseinanderhalten. Man kann weder die Folgen aus der Immission durch Rauch, aus Erschütterung, Wasserversiegung u. s. w. stets als spezielle oder konkrete, noch die Folgen aus dem Bahnverkehr (Konkurrenz, Miethsveränderungen

u. s. w.) stets als allgemeine bezeichnen. Wenn erstere sämtliche anliegende Grundstücke oder die ganze in Frage kommende Gegend ergreifen, so können sie mit demselben Rechte als allgemeine bezeichnet werden, wie umgekehrt die letzteren als spezielle, wenn sie sich nur auf ein einziges der von der Enteignung ergriffenen Grundstücke beziehen.

Wäre aber auch eine Unterscheidung zwischen allgemeinen und speziellen Folgen angängig, so liegt doch kein Grund vor, diese Unterscheidung bei der Entschädigungsbemessung hervortreten zu lassen. Beide Kategorien sind Folgen der Enteignung, und es kommt nach dem Principe vollständiger Entschädigung des Enteigneten nur darauf an, dem Enteigneten eine solche Entschädigung zu gewähren, daß zwischen dem Zustande seines Vermögens vor und nach der Enteignung eine Differenz nicht besteht. Hält man diesen Grundsatz fest, so müssen folgerichtig sowohl die sogenannten „allgemeinen“ als die „speziellen“ Nachtheile und Vortheile in Berücksichtigung gezogen werden. Denn der Enteignete würde mehr, als die ihm prinzipiell zustehende Entschädigung erlangen, wenn ihm einerseits zwar die für den Restbesitz nachtheiligen Folgen entschädigt würden, weil sie spezieller oder konkreter Art sind, dagegen andererseits die für den Restbesitz vorteilhaften Folgen außer Anschlag gelassen würden, weil sie allgemeiner Natur sind. Auch in der allgemeinen Werthschätzung tritt eine solche Unterscheidung nicht hervor. Der Preis des Restbesitzes steigt oder fällt, je nachdem unter Berücksichtigung aller Umstände (§ 40) insgesamt die Vortheile oder Nachtheile der Enteignung oder des neuen Unternehmens für den Restbesitz überwiegen, ohne daß aneinandergehalten wird, ob diese Vortheile oder Nachtheile allgemeiner oder spezieller Art sind. Es müssen hiernach alle nachtheiligen und vorteilhaften Folgen der Enteignung in Berücksichtigung gezogen und zur Aufrechnung gebracht werden, gleichviel ob sie genereller oder spezieller Natur sind.

5. Gegen die Aufrechnung des Mehrwerths des Restbesitzes aus den vorteilhaften Folgen ist aber ferner noch der Einwand erhoben worden, daß diese Vortheile auch anderen, Nichtexpropriaten, zu Gute kämen, daß diese letzteren die gleichen Vortheile umsonst genössen, der Expropriat dagegen bei Zulassung der Aufrechnung sie bezahlen müßte. Es verstofse dies somit gegen das Prinzip voller Entschädigung, indem der Expropriat einen Vermögensvorteil entgelten solle, welcher anderen ohne Entgelt zu Theil werde, und auch seinem Vermögen, falls er nicht Enteigneter wäre, umsonst zugeflossen wäre. Es verstofse die Aufrechnung aber auch gegen das Prinzip, daß niemand verbunden sei, Vortheile aus der Thätigkeit oder dem Unternehmen eines anderen herauszugeben. Von diesem Gesichtspunkte aus sagt das Reichsgericht: „Als

Regel ist davon auszugehen, daß niemand verpflichtet ist, den Vortheil herauszugeben, welcher ihm aus der Thätigkeit oder dem Unternehmen eines anderen erwächst. Neue Anlagen können Vortheile und Nachteile für die benachbarten Grundstücksbesitzer herbeiführen, erzeugen aber für letztere weder die Verpflichtung, dem Unternehmer die Vortheile zu vergüten, noch (soweit es sich nicht um Eingriffe in das Eigenthum handelt) das Recht, wegen der Nachteile Entschädigung zu verlangen. Dieser Rechtsgrundsatz muß jedenfalls Anwendung finden, soweit es sich um Vortheile handelt, welche gleichmäßig für alle benachbarte Grundstücke eintreten. Ob in dem Falle, daß die Enteignung des Theiles besondere Vortheile gerade für das Restgrundstück allein mit sich bringt, eine Anrechnung derselben auf den beanspruchten Minderwerth des Restgrundstückes statthaft sein würde, bedarf hier keiner Entscheidung.“*)

In gleichem Sinne führt v. Rohland, S. 86—88 aus: „Jene (d. h. die Anrechnungs-) Theorie übersieht den Grundsatz, daß niemand verpflichtet ist, den Vortheil, der ihm aus der Thätigkeit oder dem Unternehmen eines anderen erwächst, herauszugeben. Wir haben diese Veränderungen als in der Natur der menschlichen Verhältnisse begründete „Zufälligkeiten“ hinzunehmen. Man kann hiergegen nicht einwenden, daß ja nur solche Vortheile in Anrechnung gebracht werden sollen, welche für den Enteigneten insbesondere erwachsen. Es giebt keine durch die Ausführung eines öffentlichen Unternehmens herbeigeführte Werthsteigerung des Restgrundstücks, welche nicht in demselben Maße dem Eigenthümer eines anderen Grundstücks oder sonst jemandem zu Gute kommen könnte. Denkbar ist es freilich, daß in einem bestimmten Falle solche ausschließliche Vortheile für den Enteigneten eintreten, sollten dieselben aber zur Aufrechnung auf die Entschädigung kommen, so muß jedesmal erst der Beweis geliefert werden, daß der Enteignete in der That mehr als alle anderen erhalten hat. Und selbst angenommen, es wäre nachgewiesen, daß in einem bestimmten Falle der Enteignete wirklich mehr Gewinn aus der Anlage zieht, als jeder andere, so giebt es dafür zahlreiche andere Fälle, wo das Umgekehrte stattfindet und wo nach allgemein anerkannten Grundsätzen keiner, dem dieser Gewinn zu Theil würde, ihn herauszugeben braucht. Betrachtet man die Sache genauer, so ergiebt sich, daß der Enteignete zum Mindesten einen dem Werthe, welchen das ihm entzogene Stück Grund und Boden in seinem Vermögen hatte, entsprechenden Schaden erleidet. Es zeigt sich dieses bei einer Vergleichung des Vermögens des Enteigneten

*) Erkannt vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 9. Novbr. 1887. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 6 S. 226. Vergl. auch Erk. des 2. Ziv.-Sen. v. 16. Mai 1890. das. Bd. 7 S. 437.

vor und nach der Enteignung mit dem eines Nachbarn, welchem dieselben Vortheile durch das Unternehmen zu Theil werden, ohne dafs er etwas zur Ausführung desselben abtritt.“ Uebereinstimmend damit bemerkt G. Meyer, S. 290—292: „Die Entschädigung ist keine volle, wenn der Expropriat, eben weil er Expropriat ist, Vortheile bezahlen mufs, die jeder andere Grundeigenthümer der betreffenden Gegend umsonst geniefsst. Nicht blofs des Expropriaten Grundstücke steigen im Werthe, sondern alle Grundstücke, welche dieselbe Lage haben. Die Eigenthümer dieser werden aber, trotzdem dafs sie spezielle Vortheile geniefsen, nicht speziell zu den Lasten herbeigezogen, und Expropriat sollte dadurch, dafs er sich die Vortheile auf seine Entschädigung abrechnen läfst, solche spezielle Lasten übernehmen, er, der der Gesamtheit durch Abtretung seiner Sache so wie so schon ein Opfer bringt?“ Desgleichen auch Dalcke (S. 66): „Der schlagendste Grund gegen die Berücksichtigung dieses Mehrwerths liegt unzweifelhaft darin, dafs der Expropriat sonst diejenigen Vortheile bezahlen müfste, die alle übrigen benachbarten, aber nicht expropriirten Grundbesitzer umsonst haben, und dafs unter Umständen bei Berücksichtigung dieser Vortheile der Expropriat vielleicht sogar gezwungen werden könnte, sein Grundstück ganz unentgeltlich herzugeben.“*)

Aber auch dieser Einwand gegen die Anrechnungstheorie ermangelt der Begründung. Der Grund, dafs andere — die Nichtexpropriirten — in Folge der Enteignung oder des Unternehmens möglicherweise gleiche Vortheile geniefsen, wie der Expropriat, ohne sie herausgeben zu müssen, ist nicht stichhaltig. Man hat auch hier wieder zwischen speziellen, dem Expropriaten allein zu Gute kommenden Vortheilen und zwischen allgemeinen, auf die ganze Gegend, alle Anlieger u. s. w. sich erstreckenden Vortheilen unterschieden. Gesetzt, diese Scheidung wäre richtig, was oben S. 450 f. bereits eingehend widerlegt ist, so liegt doch jedenfalls kein Grund vor, die speziellen Vortheile nicht zur Aufrechnung zu bringen, denn gegen diese läfst sich füglich nicht einwenden, dafs sie auch anderen in gleicher Weise umsonst zu Theil würden.***) Aber auch der Einwand gegen die Aufrechnung der sogenannten allgemeinen Vortheile ist verfehlt.

Zunächst ist der von v. Rohland, S. 86, G. Meyer, S. 292 und vom Reichsgericht aufgestellte Grundsatz, dafs niemand verpflichtet sei, den Vortheil, der ihm aus der Thätigkeit oder dem Unternehmen eines

*) Vergl. Treichler, S. 156 f. Häberlin, S. 190 f. Koch, S. 97. Beschorner, S. 98, 99. Pühls, S. 136. Stubenrauch, S. 184, 185. Wolff, S. 265 ff.

*) Das Reichsgericht hat diese letztere Frage in der oben S. 449 angef. Entscheidung v. 9. Novbr. 1887 unentschieden gelassen.

anderen erwächst, herauszugeben, in dieser Allgemeinheit unrichtig. Er ist weder bei Privatunternehmungen allgemein anerkannt, noch bei öffentlichen Unternehmungen. Letztere haben zwar den Zweck, dem öffentlichen Wohle zu dienen, keineswegs aber den einzelnen Individuen „Vorthail“ zu verschaffen. Im Gegentheil ist es Pflicht der letzteren, sich im Interesse öffentlicher Unternehmungen Opfer aufzuerlegen (A. M. Löbell, S. 71). Dieser Grundsatz steht mit den in allen Rechten anerkannten Rechtsinstituten der nützlichen Verwendung (in rem versio) und der Geschäftsbesorgung ohne Auftrag (negotiorum gestio) im Widerspruche. Es mag hier dahin gestellt bleiben, ob nach den Grundsätzen der in rem versio der Enteigner nicht sogar das Recht beanspruchen könnte, auch gegen diejenigen Anlieger u. s. w., welche Nichtexpropriaten sind und durch sein Unternehmen Vortheile und Wertherhöhungen ihrer Grundstücke erlangen, Ersatzansprüche zu erheben — wenigstens in demjenigen Umfange, in welchem diese aus dem Nachbarrechte oder nach den besonderen Bestimmungen der Enteignungsgesetze (§ 14, Ges. v. 3. Novbr. 1838 und § 14, Ges. v. 11. Juni 1874) Schadenersatzansprüche gegen ihn wegen Benachtheiligung durch das neue Unternehmen geltend machen.

Sodann kann aber jedenfalls daraus, daß seitens der Enteigner derartige Ansprüche aus der in rem versio gegen die Nichtexpropriaten nicht erhoben werden, nicht geschlossen werden, daß sie ersteren nicht zustehen, und noch weniger, daß sie ihnen auch nicht gegenüber den Expropriaten gebühren. Denn die Gegner der Anrechnungstheorie übersehen, daß die Rechtslage der Nichtexpropriaten und die der Expropriaten dem Enteigner oder Unternehmer gegenüber eine durchaus verschiedene ist. Die ersteren, die Nichtexpropriaten, stehen mit ihm in keinem Obligationsnexus, wohl aber die Expropriaten. Diese Verschiedenheit der Rechtslage ist in mehreren Erkenntnissen treffend hervorgehoben worden. So vom Appell.-Ger. Celle:

„Hiermit hängt der Einwand zusammen, daß doch wegen solcher Nachtheile der Bahnanlage, welche eine selbständige, auf besonderen Rechtsgründen beruhende Klage des davon Betroffenen nicht hervorrufen, auch solche Adjazenten der Eisenbahn keine Entschädigung beanspruchen können, denen nichts expropriirt sei, daß aber der Expropriat in Folge der theilweisen Enteignung seines Grundbesitzes Adjacent der Bahn geworden ist und nicht anders beurtheilt werden kann, wie ein sonstiger Adjacent. Eben dies letztere ist nicht zuzugeben. Für den Adjazenten, welchem nichts expropriirt ist, erscheint die ganze Bahnanlage als ein von einem Dritten herbeigeführter casus, dessen nachtheilige Einwirkungen ihn nur insoweit zu einem Anspruche berechtigen können, als solcher in den bestehenden Gesetzesbestimmungen über das Gebot der Respektirung

dinglicher Rechte eine besondere Grundlage findet. Der Expropriat dagegen steht auf Grund der geschehenen theilweisen Enteignung seines Besitzthums in einem obligatorischen nexus zu dem Bahnunternehmer und es beruht in den rechtlichen Wirkungen dieser Obligation, wenn der Expropriat als einen Theil der dem Unternehmer daraus obliegenden vollen Entschädigungspflicht auch den Ersatz der durch den Bau der Bahn ihm widerfahrenen Nachtheile beansprucht. Während jener Adjazent zur Anlage der Bahn überall nichts hergegehen, hat der Expropriat zu diesem Unternehmen ein Stück seines Vermögens veräußern müssen, dessen Eigenthum ihm bis dahin zum Schutze des übrigen nicht enteigneten Besitzes das Recht gab, solche Anlagen, die den Werth des übrigen Besitzes verminderten, zu inhibiren. Die rechtliche Stellung beider ist demnach keineswegs eine gleiche.“*)

Ebenso vom Reichsgericht und zwar im unverkennbaren Widerspruch mit den oben S. 449 angeführten Entsch. (vom 9. Nov. 1887 u. 16. Mai 1890): „Beseitigt kann dieser Anspruch nicht dadurch werden, daß die Nachbarn des Expropriaten, welche ähnlichen Schaden durch die Bahnanlage erleiden, einen gleichen Anspruch zu erheben nicht berechtigt sind. Dies aus dem einfachen Grunde nicht, weil den Nachbarn nichts enteignet wurde, weil ihnen gegenüber kein Expropriationsfall vorliegt, weil also diese unter anderen thatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen stehen, als der Expropriat, dessen Anspruch in den obligatorischen Beziehungen wurzelt, welche durch die Enteignung zwischen ihm und dem Exproprianten herbeigeführt sind.“**)

Diese Verschiedenheit der Rechtslage der Nichtexpropriaten und der Expropriaten in Betreff der Entschädigungsfrage erkennt auch Bohlmann unter Berufung auf das vorstehende Erkenntniß unumwunden an (S. 18, 19). Was aber von den nachtheiligen Folgen der Enteignung oder des sie bedingenden Unternehmens gilt, muß consequent in gleicher Weise auch von den vortheilhaften Folgen gelten. Auch bei Berücksichtigung der letzteren macht sich die Verschiedenheit der Rechtslage der Nichtexpropriaten und Expropriaten geltend. Die Expropriaten stehen mit dem Enteigner und Unternehmer in einem obligatorischen nexus, die letzteren nicht, es beruht daher auch hier auf den rechtlichen Wirkungen dieser Obligation, wenn der Unternehmer, der

*) Erkannt vom Appell.-Ger. Celle unterm 9. April 1875. Busch's Archiv Bd. 31 S. 56.

**) Erkannt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 1. Juli 1884. Eisenbahn-rechtl. Entsch. Bd. 4 S. 1 und vom 5. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 8. Mai 1886. Gruchot, Bd. 30 S. 1036.

den Expropriaten zwar vollständig — aber auch nicht darüber hinaus — zu entschädigen verpflichtet ist, sich hierbei den Mehrwerth in Gegenrechnung stellt, den seine Thätigkeit und Anlage dem Restbesitze des Ersatzfordernden verschafft hat. Der Nichtexpropriat hat zum Bau nichts hergegeben, mit ihm steht der Unternehmer in keinem obligatorischen nexus, in keinem Ersatzpflichtverhältnisse, der Nichtexpropriat fordert nichts vom Unternehmer aus Anlaß der Enteignung und ihrer Folgen, letzterer hat daher auch keine Gelegenheit und keinen Anlaß, Gegenforderungen aus der Enteignung u. s. w. aufzustellen. Es ist daher rechtlich unbegründet, den Expropriaten zur Einrechnung dieses Mehrwerths für nicht verpflichtet zu erachten, weil auch Nichtexpropriaten die gleichen Vortheile umsonst erlangen. Es handelt sich hier nicht um die Vortheile der Nichtexpropriaten und es ist daher auch unzulässig, wie es v. Rohland S. 86 f. thut, einen Vergleich anzustellen zwischen dem Zuwachs an Vermögen der Nichtexpropriaten und der Expropriaten vor und nach der Enteignung. Denn nicht darauf kommt es an, ob irgend welche andere Personen in Folge der Enteignung oder des Unternehmens mehr gewonnen, grössere Vortheile erreicht haben, sondern lediglich darauf, ob und inwieweit das Vermögen des Expropriaten durch die Enteignung und ihre Folgen geschädigt worden ist. Und es ist insoweit nicht geschädigt worden, als den Nachtheilen gleich grosse Vortheile gegenüberstehen, die Vermögensverminderung durch die Vermögensvermehrung derartig ausgeglichen wird, daß eine Feststellung des Vermögens des Expropriaten nach der Enteignung dasselbe Resultat ergibt, wie diejenige vor der Enteignung. Alsdann ist seine Entschädigung eine vollständige.

Gegen die Aufrechnung des Mehrwerths des Restbesitzes aus den vortheilhaften Folgen der Enteignung oder des sie hedingenden Unternehmens ist endlich die Unsicherheit dieses Mehrwerths geltend gemacht worden.*)

Indefs auch dieser Einwand ist nicht stichhaltig. Es handelt sich selbstredend nur um die Anrechnung desjenigen Mehrwerthes, der zur Zeit der Entschädigungsfeststellung feststeht, d. h. der allgemeinen Meinung und Schätzung nach im Preise des Restbesitzes sich positiv ausdrückt. Alle Konjunkturen und Hoffnungen auf künftige Vortheile, welche noch so wenig bewiesen sind, daß sie den Preis des Restbesitzes zu jener Zeit nicht zu erhöhen vermögen, bleiben außer Ansatz und ohne Berücksichtigung. Es gilt hier ganz dasselbe, was oben S. 51 f. umgekehrt über die Berücksichtigung des Minderwerths des Restbesitzes aus den nach-

*) Vergl. Grünhut S. 122, 123; v. Rohland S. 69; Wolff a. a. O. S. 270.

theiligen Folgen der Enteignung oder des Unternehmens gesagt ist. Auch diese kommen nur soweit in Betracht, als sie solche Realität gewonnen haben, daß die allgemeine Meinung sie als bestimmte Faktoren betrachtet und dies in der Herabminderung des Preises des Restbesitzes thatsächlich zum Ausdruck bringt. Und zutreffend bemerkt Thiel S. 34 gegenüber jenem Einwande der Unsicherheit, daß man mit gleichem Rechte darauf hinweisen dürfte, daß auch der liquidirte angebliche Minderwerth des Restguts durch Veränderung in den Zeitumständen sich in eine Werthvermehrung verwandeln würde. Welche Nachtheile und welche Vortheile aufzurechnen sind, kann hiernach nicht zweifelhaft sein. Nur diejenigen künftigen vortheilhaften und nachtheiligen Folgen finden Berücksichtigung, welche zur Zeit der Entschädigungsfeststellung so greifbar und sicher sind, daß ihnen die allgemeine Meinung einen Einfluß auf die Preisgestaltung, den Kaufpreis, thatsächlich einräumt. Lediglich auf Konjunkturen beruhende, ganz ungewisse und zweifelhafte Aussichten, erhoffte Vortheile, die lediglich von dem Belieben und der künftigen Wahl des Unternehmers abhängen, wird aber ein verständiger Käufer ebensowenig in Berücksichtigung ziehen, wie ähnliche Nachtheile. „Unleugbar — bemerkt Grünhut S. 124 — kann z. B. im Falle der Anlegung einer StraÙe, eines Kanals in einem Gebiete, welchem es bisher an Absatzwegen mangelte, sofort schon vor der Ausführung der Arbeit eine Erhöhung des Werthes der in diesem Gebiete gelegenen Grundstücke eintreten. Der Enteignete würde, wenn er in diesem Augenblicke seine übrigen, in diesem Gebiete gelegenen Grundstücke an einen Dritten verkaufte, ohne Zweifel diesen Mehrwerth sich bezahlen lassen. Ein solcher Mehrwerth ist eben nichts Nebelhaftes mehr, er hat bereits greifbare Formen angenommen.“

7. Es bedarf schließlich noch die Frage der Beantwortung:

ob die Abrechnung des Mehrwerths auf den ganzen Betrag der Entschädigungssumme oder nur auf einen Theil derselben zulässig sein soll?

Die Entschädigungssumme setzt sich aus zwei Elementen zusammen: erstens dem Betrage des Werths des abgetretenen Grundstücks an sich (dem objektiven Kaufwerthe) und sodann dem Betrage des Minderwerths des Restbesitzes. Es handelt sich also darum, ob die Abrechnung des Mehrwerths von diesen beiden Faktoren zusammen, d. h. von der Gesamtentschädigung, oder nur von dem letzteren Faktor: dem Minderwerthe des Restbesitzes, erfolgen darf?

Grünhut entscheidet sich für die zweite Alternative: „Gemäß der ersten Methode der Abrechnung — meint er — kann ein enteignetes Grundstück unter Umständen mit der dem übrigbleibenden Grundstücke

hinzugefügten Wertherhöhung vollständig bezahlt werden; diese Methode führt zu flagranten Ungleichheiten, denn, wird das Grundstück ganz enteignet, so muß die ganze Entschädigungssumme bezahlt werden; wird aber ein Resttheil dem Enteigneten übrig gelassen, so kann die Entschädigung durch die Anrechnung des Mehrwerths vollständig absorbiert werden. Mit dieser Methode werden auch die Prinzipien der vorgängigen Entschädigung und der Geldentschädigung fallen gelassen, denn die Entschädigung wird hier erst nach der Enteignung und nur in Natur entrichtet. Diesen Uebelständen entgeht man, wenn man nur die Methode der theilweisen Anrechnung des Mehrwerths anerkennt. Nur auf den durch die Enteignung verursachten Minderwerth des Restgrundstückes darf also der durch die Enteignung herbeigeführte Mehrwerth desselben angerechnet werden.“

Diese auch von Löbell, S. 70, 71 vertretene Annahme Grünhut's erscheint jedoch nicht zutreffend. Die Anrechnung des Mehrwerths muß auf die Gesammtentschädigung, nicht bloß auf denjenigen Theil derselben, der dem Minderwerthe des Restbesitzes entspricht, erfolgen. Wenn Grünhut meint, es entstünden alsdann flagrante Ungleichheiten, so ist dies irrig. Gleichviel ob der Expropriat sein ganzes Grundstück oder nur einen Theil desselben abtritt, in beiden Fällen kommt es nach dem geltenden Prinzip der vollständigen Entschädigung lediglich darauf an, daß er vollen Ersatz für den durch die Enteignung und ihre Folgen entstandenen Schaden erhält, d. h. sein bisheriger Vermögensbestand unverändert gewahrt bleibt: dies geschieht aber dadurch, daß die Gesamtheit aller Vortheile und Nachtheile der Enteignung für das Vermögen des Enteigneten abgewogen und, sofern letztere überwiegen, der Unterschied ersetzt wird. Nicht darauf kommt es an, was und wie viel der Enteignete hergegeben hat, sondern darauf, was und wie viel er behalten hat, also allein auf den Vermögensbestand nach geschehener Enteignung. Ist dieser im Vergleiche mit dem früheren Zustande unverändert geblieben, d. h. haben sich thatsächlich die Vortheile und Nachtheile der Enteignung für seinen Restbesitz ausgeglichen, so ist er eben nicht beschädigt und kann eine Entschädigung nicht beanspruchen. So aufgefaßt wird es nicht als Ungleichheit erscheinen, wenn derjenige, der das Ganze abtritt, dasselbe ganz bezahlt erhält, derjenige dagegen, der nur einen Theil abtritt, im Hinblick auf die gleichwerthige Steigerung des Restes eine baare Entschädigungssumme nicht erhält. Der letztere ist durch die Wertherhöhung des Restes voll entschädigt, der andere dagegen kann, weil ihm ein Rest nicht verbleibt, er mithin nichts übrig behält, worauf eine Abrechnung vorgenommen werden könnte, eine Entschädigung für den Verlust in der Wertherhöhung eines Restbesitzes der Natur

der Sache nach nicht finden und mufs daher in anderer Weise entschädigt werden. Aber das Resultat ist in beiden dasselbe. Beide befinden sich nach der Enteignung im Besitze desselben Vermögens, wie vorher. Gesetzt den Fall, dafs zwei Expropriaten (A und B) ganz gleichwerthige Grundstücke — im Werthe von je 5000 *„* — besitzen. Der eine (A) ist genöthigt, das ganze Grundstück im Werthe von 5000 *„* abzutreten, der andere (B) nur die Hälfte im Werthe von 2500 *„*. Zugleich wird aber durch die Schätzung festgestellt, dafs die dem B verbleibende Hälfte um das Doppelte ihres bisherigen Werthes von 2500 *„* in Folge der Enteignung oder des Unternehmens im Werthe gestiegen, d. h. 5000 *„* werth geworden ist. Alsdann ist B zweifellos nicht benachtheiligt, wenn er eine baare Entschädigung für die Abtretung der Hälfte seines Grundstücks nicht erhält, während A für die Abtretung seines ganzen Grundstücks mit 5000 *„* entschädigt wird. Denn jeder von beiden hat nach der Abtretung ein Vermögensobjekt von 5000 *„*, wie er es vor der Abtretung gehabt.*)

Grünhut wird zu seiner abweichenden Meinung durch die schon oben (S. 444 f.) als irrig bezeichnete und eingehend widerlegte Annahme verleitet, dafs die nachtheiligen Folgen der Abtretung eines Theilgrundstücks an sich und die nachtheiligen Folgen des die Enteignung bedingenden Unternehmens auseinander zu halten seien. Diese Trennung ist aber bei der Entschädigungsfrage, wie bereits gezeigt, nicht durchführbar, beide sind Folgen der Enteignung und müssen ungetheilt im Gesamtergebnisse zur Berücksichtigung gezogen werden. Deshalb läfst sich auch der Mehrwerth nicht gerade auf einen dieser beiden Entschädigungsfaktoren in Abrechnung bringen, sie bilden ein untrennbares Ganzes, den Gesamtentschädigungsbetrag, und lediglich dieser ist Gegenstand der Aufrechnung.

Hierbei erscheint auch der Einwand nicht zutreffend, dafs durch Anerkennung der Aufrechnungstheorie das Prinzip der Geldentschädigung verlassen und die Naturalentschädigung zugelassen werde. Denn das Prinzip der Geldentschädigung kann der Natur der Sache nach nur insoweit Anwendung finden, als es sich um positive Leistungen des Unternehmers handelt und mufs dann aufser Anwendung bleiben, wenn sich die Ausgleichung des Schadens aus der Wertherhöhung des Restbesitzes von selbst ergibt. Mit Recht weist nach alledem v. Rohland, S. 20 — obwohl prinzipiell ein Gegner der Aufrechnungstheorie — darauf hin,

*) Vergl. Thiel, S. 32 ff. unter Hinweis auf Art. 51 des franz. Gesetzes vom 3. Mai 1841, welches die Aufrechnung ausdrücklich gestattet, gegen Treichler, S. 158 und G. Meyer, S. 291.

dafs das von Grünhut, S. 213 (neuerdings auch von Löbell, S. 70) angenommene System der Anrechnung auf einen Theil der Gesamtschädigung, nämlich blofs auf den Minderwerth eine Halbheit sei, die zur Selbstvernichtung dieser Theorie führe. Es seien nur zwei Möglichkeiten vorhanden: entweder sei der Enteignete verpflichtet, die Vortheile, die ihm durch die Ausführung der Anlage erwachsen, herauszugeben, — dann müsse die Anrechnung auf die Entschädigung überhaupt, d. h. auf die Gesamtschädigung geschehen — oder aber jene Anschauung sei ungerechtfertigt und der Enteignete dürfe die Vortheile behalten — dann dürfe aber auch gar keine Ahrechnung stattfinden. Eine dritte Möglichkeit gebe es nicht.

II. Was das preussische Enteignungsgesetz anlangt, so läfst dasselbe die wichtige Frage der Anrechnung zwar unberührt und daher unentschieden. Aber es läfst sich aus der ausdrücklichen Bestimmung des § 10, Absatz 2 des Gesetzes,

wonach eine Wertherhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag kommen soll,

mit Recht folgern, dafs eine Wertherhöhung, welche bei Theilenteignungen der nicht abzutretende, dem Eigenthümer verbleibende Restbesitz in Folge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung in Anschlag zu bringen ist. Denn welchen Sinn würde die ausdrückliche Vorschrift des § 10, Abs. 2 haben, wenn es ganz selbstverständlich wäre, dafs Wertherhöhungen in Folge der neuen Anlage nicht in Anschlag zu bringen seien? Dann würde § 10, Abs. 2 ganz überflüssig sein. Indem der Gesetzgeber sich veranlafst sah, dies ausdrücklich durch positive Gesetzesvorschrift zu bestimmen, erkannte er damit stillschweigend den Grundsatz an, dafs an sich Wertherhöhungen der von der neuen Anlage herührten Grundstücke in Anrechnung zu bringen seien und eine Abweichung von diesem Prinzip als Ausnahme einer hesonderen Vorschrift bedürfe (s. Löbell, S. 69).

Dalcke S. 66, Bähr und Langerhans S. 43 und das Reichsgericht (Entsch. v. 9. Nov. 1887 u. 16. Mai 1890) wollen freilich daraus, dafs die Anträge, welche bezweckten, dem Aufrechnungsprinzip in dem Gesetze durch eine ausdrückliche Bestimmung Aufnahme zu gewähren, abgelehnt wurden, schliessen, es sei von den gesetzgebenden Faktoren der Grundsatz der Nichtaufrechnung anerkannt worden. Indefs diese Folgerung ist unzutreffend. Es liegt kein Grund vor, aus dem Umstande, dafs der Gesetzgeber ein bestimmtes Prinzip im Gesetze nicht habe zum positiven Ausdruck bringen wollen oder in den legislatorischen

Verhandlungen entgegengesetzte Anschauungen zur Sprache gebracht worden sind, ohne Weiteres den Schlufs zu ziehen, dafs das entgegengesetzte Prinzip anerkannt oder gut geheifsen worden sei. Die Verhandlungen ergeben dies nicht. Sie lassen nur erkennen, dafs man sich über die streitige Frage der Aufrechnung nicht zu einigen vermochte und sie daher unentschieden liefs, indem man zugleich durch eine Resolution die besondere gesetzliche Regelung derselben für den wichtigsten und häufigsten Fall (den Strafsenbau) in Anregung brachte (siehe Löbell S. 70).

In der Begründung des Entwurfs von 1864 (Just.-Min.-Bl. 1864, S. 361) wird zwar ausgeführt, dafs ein derartiger Abzug ungerecht, der Verfassung widerstrebend, möglicher Weise zu unentgeltlicher Abtretung des Eigenthums führen könne; dafs er von zufälligen veränderlichen Konjunkturen abhängen und dafs die angeblichen Vortheile auch wieder verloren gehen könnten. Jedoch wurde im Gegensatze zu dieser Auffassung von der Kommission des Herrenhauses (1868) zu Gunsten der Städte bei der Anlage neuer Straßen die Anerkennung des Aufrechnungsprinzips durch die Aufnahme einer besonderen Bestimmung folgenden Inhalts in das Gesetz beantragt:

„Findet eine theilweise Eigenthumsentziehung zum Zweck der Anlage einer neuen Strafsen in Städten statt, so mufs bei der Bemessung der Entschädigung der Mehrwerth in Gegenrechnung gestellt werden, welchen das Restgrundstück dadurch erhält, dafs es in Folge der neuen Strafsenanlage als Baustelle in der neuen Strafsenfront nutzbar wird. Ist der Eigenthümer mit dieser Gegenrechnung nicht zufrieden, so kann derselbe verlangen, dafs der Unternehmer sein ganzes Grundstück gegen Entschädigung übernehme.“

Diese Bestimmung wurde im Herrenhause in den Verhandlungen der Jahre 1868 und 1869 angenommen. Ihre Aufnahme in das Gesetz mufste aber unterbleiben, nachdem sowohl die Regierung als auch das Abgeordnetenhaus sich im Wesentlichen aus den von den Gegnern der Aufrechnungstheorie angeführten — im Vorstehenden widerlegten — Gründen dagegen erklärt hatten. Von Seiten der Regierung wurde hierbei übrigens wiederholt auf das in Aussicht gestellte Gesetz, welches die Frage prinzipiell regeln werde, Bezug genommen und im Anschlufs an einige den Gegenstand betreffende Petitionen die nachstehende Resolution vom Herrenhause und Abgeordnetenhause angenommen:

„Die k. u. k. Staatsregierung um baldige Vorlage eines Gesetzesentwurfes zu ersuchen, durch welchen die Pflichten der Gemeinden und Adjazenten in Bezug auf die Anlage neuer oder Regulirung vorhandener Ortsstrafsen in entsprechender Weise geregelt werden.“

Aus diesen Verhandlungen, insbesondere aus der schließlichen Ablehnung des mehrerwähnten Antrages, ergibt sich jedoch keineswegs, wie Bähr und Langerhans S. 48, Dalcke S. 66 und das Reichsgericht annehmen, daß der Gesetzgeber das Prinzip der Aufrechnung verworfen, und den Grundsatz, daß dem Expropriaten die Wertherhöhung seines Restgrundstücks nicht in Anrechnung gebracht werden dürfe, anerkannt habe. Das Ergebnis der Verhandlungen geht vielmehr nur dahin, daß die Frage der Aufrechnung unter den gesetzgebenden Faktoren streitig und unentschieden geblieben ist, der Gesetzgeber eine Entscheidung durch eine positive Gesetzesbestimmung nicht getroffen hat. Jedenfalls spricht die Annahme der obigen Bestimmung durch das Herrenhaus und schließlich die der vorbezeichneten Resolution in beiden Häusern des Landtages — welcher späterhin im § 13 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 Rechnung getragen worden ist — dafür, daß der Gesetzgeber sich der Gerechtigkeit des Aufrechnungsprinzipes füglich nicht verschließen konnte (vergl. Löbell S. 69, 70); — wie dieses auch in zahlreiche Enteignungsgesetze Aufnahme gefunden hat (s. S. 445 Anm.).

Deutschlands Getreideernte in 1889 und die Eisenbahnen.

Von
C. Thamer.

Aehnlich wie in den Vorjahren¹⁾ wird im Nachstehenden eine Zusammenstellung der Getreideernte Deutschlands im Jahre 1889 und der während des Zeitraumes vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 auf den Eisenbahnen beförderten Getreidemassen geliefert. Die im Kalenderjahre 1889 mittelst der See- und Binnenschifffahrt aus den einzelnen Provinzen ausgeführten oder ihnen zugeführten Getreide- und Mehl- u. s. w. -mengen werden nach den Mittheilungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes in Band 48 und 50 der „Neuen Folge“ nachrichtlich aufgeführt und die danach zur Verwendung der Provinzen u. s. w. bleibenden Mengen berechnet.

Ein Vergleich der Gesamtternteerträge mit den Ziffern des Gesamteisenbahnverkehrs in den Erntejahren 1886/87, 1887/88, 1888/89 und 1889/90 liefert die nachstehende Uebersicht:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mehl u. s. w.	Zusammen
	t	t	t	t	t	t
Im Jahre 1886/87 Ernte . . .	3 107 863	6 092 848	2 337 906	4 855 894	—	16 393 811
Gesamteisenbahnverkehr . .	1 886 346½	1 248 435	1 073 002½	665 362½	1 867 853	6 740 999½
Im Jahre 1887/88 Ernte . . .	3 287 883	6 375 733	2 205 503	4 301 407	—	16 170 526
Gesamteisenbahnverkehr . .	2 033 555	1 360 471	1 279 858	890 450	2 125 720	7 690 054
Im Jahre 1888/89 Ernte . . .	2 806 859	5 522 740	2 260 589	4 647 583	—	15 237 771
Gesamteisenbahnverkehr . .	2 235 700	1 476 786	1 302 919	817 723	2 366 742	8 199 875
Im Jahre 1889/90 Ernte . . .	2 672 331	5 363 426	1 938 419	4 197 124	—	14 171 300
Gesamteisenbahnverkehr . .	2 036 320	1 267 218	1 387 033	752 063	2 414 357	7 856 991
Der Gesamteisenbahnverkehr betrug also in pCt. der Ernte in 1886/87 . . .	61	20	46	14	(11)	41
„ „ 1887/88 . . .	62	21	58	21	(13)	48
„ „ 1888/89 . . .	78	27	58	18	(15)	54
„ „ 1889/90 . . .	76	23	72	18	(17)	55
durchschnittlich . . .	69	23	58	18	(14)	49

¹⁾ Vergl. Archiv 1885 S. 165 ff; 1886 S. 311 ff; 1887 S. 353 ff; 1888 S. 207 ff; 1889 S. 379 ff; 1890 S. 389 ff.

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Weizen und Güterbewegungstatistik vom II. Halbjahr 1889					
		Ernte in 1889	Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrs- bezirke	Versand	Empfang	Mehr- Versand Empfang überhaupt	
						7	8
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	141 187	40 257	43 724	4 894	.	95 802
2	Ost- und westpreussische Häfen		14 256	3 382	138 014	.	
3	Provinz Pommern	80 783	19 185	15 930	7 367	39	.
4	Pommersche Häfen		81	1 847	10 371	.	
5	Großh. Mecklenburg u. s. w.	109 049	29 773	29 561	4 373	20 954	.
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		1 851	12 498	16 732	.	
7	Provinz Schleswig - Holstein u. s. w.	90 790	17 508	17 827	12 764	.	7 110
8	Elbhäfen		294	5 616	17 789	.	
9	Weerhäfen		311	3 245	369	.	
10	Emshäfen		62	2 093	810	16 821	.
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg	168 444	72 947	34 808	22 146	.	
12	Provinz Posen	89 546	37 258	48 437	5 861	42 576	.
13	Reg.-Bez. Oppeln	56 824	15 362	8 808	4 288	4 520	.
14	Stadt Breslau	146 966	61	1 495	36 335	.	11 341
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		42 875	44 011	20 512	.	
16	Berlin	1	130	8 029	18 884	.	10 855
17	Provinz Brandenburg	64 357	29 718	20 027	35 464	.	15 437
18	Reg.-Bez. Magdeburg und An- halt	116 122	52 234	61 529	8 344	53 185	.
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	159 446	53 464	40 852	32 984	7 868	.
20	Königreich Sachsen	68 592	85 429	2 920	104 680	.	101 760
21	Provinz Hessen-Nassau, Ober- hessen u. s. w.	112 846	44 891	21 551	16 880	4 671	.
22	Ruhrrevier (Westfalen)	107 384	4 712	6 337	22 737	.	27 532
24	Provinz Westfalen, Waldeck		32 030	22 375	33 507	.	
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		2 902	1 948	29 551	.	
25	Rheinprovinz rechts des Rheins u. s. w.	181 099	2 128	2 246	11 132	3 748	.
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		45 437	23 103	22 224	.	
27	Saarrevier u. s. w.		839	541	9 720	.	
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		298	52 097	3 560	.	
29	Lothringen	94 219	12 200	15 269	9 154	6 115	.
30	Elsass	91 649	10 049	2 030	52 265	.	50 235
31	Bayerische Pfalz	39 065	5 176	3 684	29 666	.	25 982
32	Großh. Hessen	32 198	4 508	5 761	9 633	.	3 869
33	Großh. Baden	108 683	16 241	5 745	116 749	162 584	.
34	Mannheim und Ludwigshafen		2 063	278 035	4 447	.	
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	150 918	28 619	7 117	127 715	.	120 596
36	Königreich Bayern	462 163	158 675	96 524	36 311	60 213	.
	Uebershaupt	2 672 331	883 844	951 005	1 038 232	383 294	470 521
							383 294
							87 227

Spelz (Touneu)

und I. Halbjahr 1890		Seeschiffahrts- verkehr in 1889		Binnenschiffahrts- verkehr in 1889		Ueberhaupt		Demnach zur Verwendung
Mehr- Versand Empfang mit Ausnahme der See- und Rhein- häfen		Mehr-		Mehr-		Mehr-		
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+11+13)	Empfang (8+12+14)	
9	10	11	12	13	14	15	16	17
38 830	.	283 012	.	.	28 259	158 951	.	— 17 764
8 563	.	6 876	.	15 206	.	22 121	.	58 662
25 188	.	.	17 792	1 849	.	5 011	.	104 038
5 063	.	.	37 573	.	4 977	.	49 660	140 450
—	—	.	1 769	.	9 349	5 703	.	162 741
12 662	.	.	.	1 764	.	44 340	.	45 206
42 576	.	.	.	1 860	.	6 380	.	50 444
4 520	.	.	.	.	1 960	.	13 301	160 267
.	11 341	.	.	.	1 022	.	9 833	9 834
.	10 855	.	.	.	24 825	.	40 262	104 619
.	15 437	.	.	.	.	.	.	.
53 185	.	.	.	9 642	.	62 827	.	53 295
7 868	.	.	.	.	.	7 868	.	151 578
.	101 760	.	.	.	11 308	.	113 068	181 660
4 671	.	.	.	.	6 972	.	2 301	115 147
.	27 532	.	.	.	.	.	27 532	134 916
.	44 789	.	.	.	114 004	.	110 256	291 355
6 115	.	.	.	.	.	6 115	.	88 104
.	50 235	.	.	.	.	.	50 235	141 884
.	25 982	.	.	.	.	.	25 982	65 047
.	3 869	.	.	.	5 823	.	9 692	41 890
.	110 004	.	.	.	197 486	.	34 202	143 585
60 213	120 598	.	.	.	53 090	7 123	120 598	271 516
269 454	523 402	289 888	57 134	31 343	458 053	326 439	607 622	2 953 514
	269 454	57 134			31 343		326 439	
	253 948	232 754			426 710		281 183	

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	R o g g e n					
		Güterbewegungsstatistik vom 11. Halbjahr 1889					
		Ernte in 1889	Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrs- bezirke	Versand	Empfang	Mehr- Versand Empfang überhaupt	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen		43 081	30 562	13 134		
2	Ost- und westpreussische Häfen	491 623	1 116	6 490	52 971	.	29 063
3	Provinz Pommern		19 115	22 319	8 067		
4	Pommersche Häfen	335 924	44	4 970	14 447	4 775	.
5	Großh. Mecklenburg u. s. w.		14 202	22 490	3 140		
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel	277 753	1 188	17 557	5 818	31 089	.
7	Provinz Schleswig - Holstein u. s. w.	188 818	5 225	7 166	14 234	.	1 508
8	Elbhäfen		130	13 161	7 601		
9	Weserbäfen		4 633	29 754	564		
10	Emshäfen	543 538	872	1 684	322	.	33 202
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg		34 545	4 129	67 883		
12	Provinz Posen	377 610	37 874	86 757	4 428	82 329	
13	Reg.-Bez. Oppeln	155 260	13 788	3 566	46 871	.	43 306
14	Stadt Breslau		—	4 566	87 235	.	62 979
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	330 040	25 525	13 085	43 395		
16	Berlin	175	119	11 578	9 014	2 564	.
17	Provinz Brandenburg	418 524	30 528	24 720	29 479	.	4 759
18	Reg.-Bez. Magdeburg und An- balt	171 235	24 418	57 494	6 028	51 466	.
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	291 680	24 014	8 514	58 555	.	50 041
20	Königreich Sachsen	255 360	155 921	8 680	57 557	.	48 877
21	Provinz Hessen - Nassau, Ober- hessen u. s. w.	159 107	20 130	12 359	10 283	2 076	.
22	Ruhrrevier (Westfalen)		1 824	2 911	39 638		
23	Provinz Westfalen, Waldeck	285 366	8 465	7 561	21 468	.	50 634
24	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		3 054	3 839	38 382		
25	Rheinprovinz rechts des Rheins u. s. w.		5 198	10 298	10 172		
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	280 095	34 383	16 229	22 276	44 467	.
27	Saarrevier u. s. w.		2 616	1 852	5 356		
28	Dnishurg, Hochfeld, Ruhrort		833	90 874	2 439		
29	Lothringen	14 756	2 936	4 148	4 264	.	116
30	Elsaß	22 556	2 071	1 222	2 997	.	1 775
31	Bayerische Pfalz	64 080	3 303	1 563	9 755	.	8 192
32	Großh. Hessen	60 177	10 532	4 870	6 749	.	1 879
33	Großh. Baden		2 973	368	17 844		
34	Mannheim und Ludwigsbafen	45 145	194	30 235	444	12 315	.
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	36 028	413	200	2 607	.	2 407
36	Königr. Bayern	563 574	43 016	5 744	8 945	.	3 201
	Ueherhaupt	5 363 426	577 779	573 515	684 362	231 081	341 998
							231 081
							110 847

(T o n n e n)

und I. Halbjahr 1890		Seeschiffahrts- verkehr in 1889		Binnenschiffahrts- verkehr in 1889		U e b e r h a u p t		Demnach zur Verwendung
Mehr- Versand Empfang mit Ausnahme der See- und Rhein- häfen		Mehr- Versand Empfang		Mehr- Versand Empfang		Mehr- Versand (7+11+13) Empfang (8+12+14)		
9	10	11	12	13	14	15	16	17
17 428	.	60 006	.	.	11 352	19 601	.	472 021
14 252	.	.	71 505	60 824	.	.	5 906	344 830
19 350	.	.	15 814	.	1 115	14 160	.	263 593
—	—	.	392 027	320 535	.	.	73 000	261 818
.	7 068	.	392 027	320 535	.	.	73 000	261 818
—	—	.	11 100	.	24 565	.	68 867	612 405
—	—	.	11 100	.	24 565	.	68 867	612 405
82 329	63 754	.	.	4 908	.	87 237	.	290 373
.	43 305	.	.	.	.	.	43 305	198 565
.	62 979	.	.	150	.	.	62 829	392 869
2 564	.	.	.	.	149 570	.	147 006	147 181
.	4 759	.	.	.	80 117	.	84 876	498 400
51 466	.	.	.	.	124 128	.	72 662	243 897
.	50 041	.	.	.	.	.	50 041	341 721
.	48 577	.	.	.	28 990	.	77 867	333 227
2 076	.	.	.	.	18 861	.	16 785	175 892
.	50 634	.	.	.	.	.	50 634	336 000
.
.	43 968	.	.	.	238 301	.	193 834	473 932
—	—
.	116	.	.	.	.	.	116	14 872
.	1 775	.	.	.	.	.	1 775	24 331
.	8 192	.	.	.	.	.	8 192	72 272
.	1 879	.	.	.	22 963	.	24 862	85 039
.	17 476	.	.	.	34 542	.	22 227	67 372
—	—
.	2 407	.	.	.	.	.	2 407	38 435
.	3 201	.	.	.	8 806	.	12 007	575 581
189 465	410 431	60 006	490 446	386 417	743 330	120 998	1 019 198	6 261 626
.	189 465	.	60 006	.	386 417	.	120 998	.
.	220 966	.	430 440	.	356 913	.	898 200	.

No.	Bezeichnung	Gerste					
		Güterbewegungsstatistik vom II. Halbjahr 1889					
	der Verkehrsbezirke	Ernte in 1889	Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang	Mehr- Versand	Mehr- Empfang überhaupt
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	125 902	13 284	14 560	11 584	.	32 231
2	Ost- und westpreussische Häfen		1 839	10 565	45 772	.	
3	Provinz Pommern	54 447	3 480	6 973	7 158	982	.
4	Pommersche Häfen		168	9 822	8 706		
5	Großh. Mecklenburg u. s. w. .	34 200	2 840	1 672	3 373	7 781	.
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		669	15 659	6 177		
7	Provinz Schleswig - Holstein u. s. w.	70 370	4 862	3 196	17 757	7 590	.
8	Elbhäfen		275	23 375	1 284		
9	Weserhäfen		5 807	33 953	452		
10	Emshäfen	68 620	124	880	577	.	27 406
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg .		7 590	3 719	64 929		
12	Provinz Posen	56 966	8 843	11 271	6 992	4 279	.
13	Reg.-Bez. Oppeln	52 013	12 214	11 242	12 578	.	1 336
14	Stadt Breslau	105 525	30	6 909	22 200	.	1 536
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		15 402	30 636	16 881	.	39 823
16	Berlin	64	666	9 219	42 042	.	
17	Provinz Brandenburg	67 673	17 143	21 043	20 198	845	.
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	135 345	67 988	68 314	11 313	57 001	.
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	227 558	68 567	38 625	60 973	.	22 348
20	Königreich Sachsen	41 196	38 802	5 485	67 715	.	62 230
21	Provinz Hessen - Nassau, Oherhessen n. s. w.	58 109	15 126	6 776	25 318	.	18 542
22	Ruhrrevier (Westfalen)	31 404	244	199	35 457	.	64 321
23	Provinz Westfalen, Waldeck		5 346	666	29 729	.	
24	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		1 301	2 483	20 487	.	
25	Rheinprovinz rechts des Rheins n. s. w.		360	1 750	5 932		
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	47 966	22 854	11 220	19 922	29 145	.
27	Saarrevier n. s. w.		65	165	1 853		
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		582	62 371	650		
29	Lothringen	14 859	880	2 613	798	1 815	.
30	Elsas	54 709	12 637	6 186	10 078	.	3 892
31	Bayerische Pfalz	46 260	7 533	10 024	23 884	.	13 960
32	Großh. Hessen	64 895	18 186	27 856	15 765	12 091	.
33	Großh. Baden		20 009	8 205	35 423	.	2 041
34	Mannheim und Ludwigshafen	68 307	347	40 507	15 330	.	
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	107 772	14 733	6 655	42 270	.	35 615
36	Königreich Bayern	404 269	157 524	47 997	114 985	.	66 988
	Ueherhaupt	1 938 419	548 370	562 791	826 541	121 419	385 169
							121 419
							263 750

(T o n n e n)

und I. Halbjahr 1890		Seeschiffahrts- verkehr in 1889		Binnenschiffahrts- verkehr in 1889		Ueberhaupt		Demnach zur Verwendung
Mehr- Versand Empfang mit Ausnahme der See- und Rhein- häfen		Mehr- Versand Empfang		Mehr- Versand Empfang		Mehr- Versand (7+11+13) Empfang (8+12+14)		
9	10	11	12	13	14	15	16	17
2 976	—	51 717	.	.	1 350	18 136	.	107 766
—	185	.	8 352	11 498	.	4 078	.	50 369
—	1 701	.	13 328	26	.	.	5 521	39 721
—	—	.	—	—	—	—	—	—
.	14 561	.	57 408	.	8 950	.	58 828	129 198
—	—	.	—	—	—	—	—	—
—	—	.	5 136	.	7 458	.	40 000	108 620
—	61 210	.	—	—	—	—	—	—
4 279	—	.	.	.	84	4 195	.	52 761
—	1 336	.	.	295	.	.	1 041	53 054
.	1 536	.	.	.	295	.	1 831	107 356
—	32 823	.	.	.	9 342	.	42 105	42 229
845	.	.	.	.	10 284	.	9 439	77 112
57 001	.	.	.	.	51 787	5 214	.	180 131
.	22 348	.	.	.	.	.	22 348	249 906
.	62 230	.	.	.	1 200	.	63 430	104 626
—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	18 542	.	.	983	.	.	18 259	76 368
.	64 321	.	.	.	.	.	64 321	95 725
—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	32 576	.	.	.	107 913	.	78 768	126 734
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 815	—	.	.	.	.	1 815	.	13 044
—	3 892	.	.	.	.	.	3 892	58 601
—	13 860	.	.	.	.	.	13 860	60 120
12 091	—	.	.	16 407	.	28 498	.	36 397
.	27 218	.	.	.	10 000	.	12 041	80 348
—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	85 615	.	.	.	.	.	35 615	143 387
—	66 988	.	.	5 169	.	.	61 819	406 088
79 007	460 942	51 717	84 224	33 678	208 663	61 936	533 178	2 409 661
—	79 007	—	51 717	—	33 678	—	61 936	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	381 935	—	32 507	—	174 985	—	471 242	—

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Hafer					
		Güterbewegungsstatistik vom II. Halbjahr 1889					
		Ernte in 1889	Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrs- bezirke	Versand	Empfang	Mehr- Versand Empfang überhaupt	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen		12 225	21 062	4 448		
2	Ost- und westpreussische Häfen	294 896	599	1 254	18 397		509
3	Provinz Pommern		6 128	27 072	1 670		
4	Pommersche Häfen	212 804	11	5 321	4 559	26 164	
5	Großh. Mecklenburg n. s. w.		4 828	8 339	1 184		
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel .	185 176	89	25 002	3 894	29 263	
7	Provinz Schleswig - Holstein u. s. w.	258 482	10 789	7 541	8 672		19 888
8	Elbhäfen		350	2 886	21 643		
9	Weserhäfen		2 144	4 881	1 887		
10	Emshäfen	859 248	67	9 756	581	6 151	
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg .		30 096	12 886	18 904		
12	Provinz Posen	103 339	8 816	9 196	3 582	5 614	
13	Reg.-Bez. Oppeln	88 552	7 802	5 236	13 254		8 018
14	Stadt Breslau		40	1 433	11 646		
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	231 073	9 338	15 901	5 127	561	
16	Berlin	60	646	7 201	45 227		38 026
17	Provinz Brandenburg	171 609	8 243	12 787	19 110		6 323
18	Reg.-Bez. Magdeburg und An- halt		124 382	13 953	7 406	16 246	8 840
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	278 032	17 453	5 959	21 951		15 992
20	Königreich Sachsen	284 457	46 428	9 724	11 905		2 181
21	Provinz Hessen - Nassau Ober- hessen u. s. w.	174 754	15 767	10 106	6 926	3 180	
22	Ruhrrevier (Westfalen)		1 639	988	28 757		47 141
24	Provinz Westfalen, Waldeck .	193 896	9 874	5 804	25 176		
25	Ruhrrevier (Rheinprovinz) . . .		6 979	3 653	27 741		
26	Rheinprovinz rechts des Rheins u. s. w.		3 404	4 762	3 627		
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	342 720	15 622	12 890	8 517	25 481	
27	Saarrevier u. s. w.		397	132	5 708		
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort .		414	51 999	2 362		
29	Lothringen	95 800	7 414	10 367	1 966	8 401	
30	Elsaß	26 954	6 028	742	17 009		16 267
31	Bayerische Pfalz	41 675	2 233	3 583	2 520	1 063	
32	Großh. Hessen	32 206	1 268	1 357	8 323		6 966
33	Großh. Baden		11 340	9 019	8 952		
34	Mannheim und Ludwigshafen .	66 155	126	24 372	3 559	20 880	
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	140 988	15 015	19 167	3 616	15 551	
36	Königreich Bayern	494 867	46 622	23 663	5 479	18 184	
	Ueberhaupt	4 197 124	823 142	384 467	394 125	160 493	170 151
							160 493
							9 656

(T o n n e n)

und I. Halbjahr 1890		Seeschiffahrts- verkehr in 1889		Binnenschiffahrts- verkehr in 1889		Ueberhaupt		Demnach zur Verwendung
Mehr- Versand Empfang mit Ausnahme der See- und Rhein- häfen		Mehr- Versand Empfang		Mehr- Versand Empfang		Mehr- Versand (7+11+13) Empfang (8+12+14)		
9	10	11	12	13	14	15	16	17
16 634	.	20 370	.	.	3 078	16 783	.	278 113
25 402	.	.	84 911	94 500	.	35 753	.	177 061
7 155	.	.	25 970	1 187	.	4 430	.	180 746
—	1 131	.	10 182	136	.	.	29 934	283 416
—	—	.	1 858	.	2 133	2 160	.	357 088
—	6 018	.	.	.	215	5 399	.	97 940
5 614	8 018	.	.	1 265	.	.	6 753	95 305
561	.	.	.	.	1 115	.	554	231 627
.	38 026	.	.	.	65 170	.	103 196	103 266
.	6 323	.	.	.	31 467	.	37 790	209 399
.	8 840	.	.	.	.	.	8 840	133 222
.	15 992	.	.	.	.	.	15 992	294 024
.	2 181	.	.	.	.	.	2 181	286 638
3 180	.	.	.	.	4 438	.	1 258	176 012
.	47 141	.	.	.	.	.	47 141	241 037
.	24 156	.	.	.	76 338	.	50 857	393 577
—	—	.	.	.	.	8 401	.	87 399
8 401	16 267	.	.	.	.	.	16 267	43 221
1 063	6 966	.	.	.	1 330	1 063	.	40 612
67	.	.	.	.	15 550	5 330	8 296	40 501
—	—	.	.	.	.	.	.	60 825
15 551	.	.	.	.	.	15 551	.	125 437
18 184	.	.	.	4 164	.	22 348	.	472 519
101 812	181 059	20 370	122 921	101 202	200 834	117 218	329 059	4 403 965
	101 812		20 370		101 202		117 218	
	79 247		102 551		99 632		211 841	

No.	Bezeichnung	Mehl, Mühlen				
		Güterbewegungsstatistik vom II. Halbjahr 1889				
		Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang	Mehr- Versand Empfang überhaupt	
1	2	3	4	5	6	7
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	59 145	50 566	59 537		
2	Ost- und westpreussische Häfen	1 254	24 732	80 916	.	65 155
3	Provinz Pommern	15 878	16 287	17 686		
4	Pommersche Häfen	281	20 130	9 453	9 278	.
5	Großh. Mecklenburg u. s. w.	7 897	24 389	3 972		
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel	798	32 508	7 482	45 443	.
7	Provinz Schleswig - Holstein u. s. w.	11 433	19 425	27 836	.	13 159
8	Elbhäfen	4 638	28 525	33 273		
9	Weserhäfen	2 621	15 666	7 971		
10	Emshäfen	417	574	2 656		
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg	72 336	114 706	55 733	64 586	.
12	Provinz Posen	45 547	11 196	57 651	.	46 455
13	Reg.-Bez. Oppeln	37 834	17 751	19 467	.	1 716
14	Stadt Breslau	345	49 145	27 387		
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	22 056	40 033	68 032	.	1 241
16	Berlin	200	71 352	71 584	.	232
17	Provinz Brandenburg	49 399	63 002	62 158	844	.
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	51 018	63 855	45 252	18 603	.
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen	73 223	51 184	92 070	.	40 886
20	Königreich Sachsen	189 891	76 069	66 890	9 169	.
21	Provinz Hessen-Nassau, Obergessen u. s. w.	46 463	29 280	59 356	.	30 076
22	Ruhrrevier (Westfalen)	24 914	29 597	43 078	.	
23	Provinz Westfalen, Waldeck	25 346	37 973	40 122	.	15 630
24	Ruhrrevier (Rheinprovinz)	9 896	13 054	47 003		
25	Rheinprovinz rechts des Rheins u. s. w.	7 932	14 535	15 927		
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	59 704	22 320	50 016	.	58 020
27	Saarrevier u. s. w.	764	2 952	16 894		
28	Duisburg, Hochfeldt, Ruhrort	236	27 766	8 807		
29	Lothringen	7 806	7 217	11 860	.	4 643
30	Elsaß	18 580	5 404	31 801	.	25 897
31	Bayerische Pfalz	10 958	13 197	27 277	.	14 080
32	Großh. Hessen	15 970	17 909	46 634	.	28 725
33	Großh. Baden	25 150	40 913	27 367	44 303	.
34	Mannheim und Ludwigshafen	501	40 761	9 504		
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	34 113	32 567	30 917	1 650	
36	Königreich Bayern	102 097	27 009	71 760	.	44 751
	Ueherhaupt	1 032 141	1 153 539	1 349 829	194 376	390 666
						194 376
						196 290

fabrikate, Kleie (Tonnen)

und I. Halbjahr 1890		Seeschiffsverkehr in 1889 Mehr-		Binnenschiffsverkehrs- verkehr in 1889 Mehr-		Ueberhaupt Mehr-	
Mehr- Versand	Empfang mit Ausnahme der See- und Rheinhäfen	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (6+10+12)	Empfang (7+11+13)
8	9	10	11	12	13	14	15
.	8 971	26 806	.	.	1 045	.	39 392
.	1 399	42 798	.	47 942	.	100 013	.
20 417	—	4 774	.	2 961	.	53 178	.
.	8 411	99 447	.	.	40 631	45 657	.
—	—	.	4 790	.	4 005	55 861	.
58 978	.	.	.	.	4 117	.	50 572
.	46 455	.	.	860	.	.	1 356
.	1 716	.	.	.	2 120	.	3 361
.	1 241	.	.	.	12 726	.	12 958
.	232	.	.	.	52 872	.	52 028
844	.	.	.	.	.	.	.
18 608	.	.	.	47 583	.	66 186	.
.	40 886	.	.	.	.	.	40 886
9 169	.	.	.	.	23 040	.	13 871
.	30 076	.	.	450	.	.	29 626
.	15 630	.	.	.	.	.	15 630
.	76 979	.	.	1 644	.	.	56 376
—	—	.	.	.	.	.	4 648
.	4 648	.	.	.	.	.	25 897
.	25 897	.	.	.	.	.	14 080
.	14 080	.	.	.	4 150	.	32 875
.	25 725	.	.	.	30 156	14 647	.
13 546	.	.	.	.	.	1 650	.
—	—	.	.	.	5 700	.	50 451
1 650	44 751	.	.	.	.	.	.
123 202	350 092	178 822	4 720	100 940	180 562	337 192	441 002
	123 202	4 720			100 940		337 192
	226 890	169 102			79 622		106 810

Der Eisenbahnverkehr der deutschen See- und der Rheinhäfen ist wegen seiner nahen Beziehungen zu dem Schiffsverkehrsverkehr, da sich die betreffenden statistischen Aufzeichnungen hinsichtlich des Zeitraumes nicht decken, bei den nachstehenden Ermittlungen außer Betracht gelassen und nur insoweit in Berücksichtigung gezogen, als derselbe in dem Empfang oder Versand der übrigen deutschen Verkehrsbezirke wiederkehrt.

Werden deshalb von dem in den vorstehenden Zusammenstellungen nachgewiesenen Versand und Empfang der sämtlichen deutschen Verkehrsbezirke der Versand und Empfang der deutschen See- und Rheinhäfen (Verkehrsbezirke 2, 4, 6, 8, 9, 10, 28 und 34) abgesetzt, so bleibt:

	Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang	Mehrempfang
T o n n e n				
bei Weizen und Spelz . .	864 628	592 192	846 140	253 948
gegen 1888/89	765 814	647 436	830 559	183 123
" 1887/88	745 365	588 991	766 801	177 810
" 1886/87	749 671	619 020	772 006	152 986
" Roggen	569 269	378 790	599 756	220 966
gegen 1888/89	545 057	430 370	762 827	332 457
" 1887/88	482 006	564 981	621 300	56 319
" 1886/87	445 561	534 583	633 337	98 754
" Gerste	538 559	365 659	747 594	381 935
gegen 1888/89	437 812	392 573	698 894	306 321
" 1887/88	401 107	402 757	713 997	311 240
" 1886/87	444 946	368 896	536 318	167 422
" Hafer	319 342	257 996	337 243	79 247
gegen 1888/89	299 165	316 584	406 095	89 511
" 1887/88	285 559	332 837	426 305	93 468
" 1886/87	255 692	280 660	310 862	29 702
" Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie	1 021 395	962 877	1 189 767	226 890
gegen 1888/89	959 816	939 864	1 181 833	241 969
" 1887/88	869 418	913 817	1 046 908	133 086
" 1886/87	814 805	806 392	901 743	95 351

Dieser Mehrempfang entspricht den Mengen, welche vom Ausland über die Landgrenzen eingeführt wurden.

Im Jahre 1889 wurden in ganz Deutschland geerntet:

		Der Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Der Versand	Der Mehrempfang
	Tonnen	beträgt in	pCt. der Ernte:	
Weizen und Spelz	2 672 831	32	22	10
gegen 1888	2 866 859	27	23	6
" 1887	3 287 883	23	18	5
" 1886	3 107 863	24	20	5
Roggen	5 363 426	11	7	4
gegen 1888	5 522 740	10	8	6
" 1887	6 375 733	8	9	1
" 1886	6 092 848	7	8	2
Gerste	1 988 419	28	19	20
gegen 1888	2 260 589	20	17	14
" 1887	2 205 503	19	19	14
" 1886	2 337 206	19	16	7
Hafer	4 197 124	8	6	2
gegen 1888	4 647 583	6	7	2
" 1887	4 301 407	7	8	2
" 1886	4 855 894	5	6	1

An Weizen und Spelz haben geerntet:

	1889	1888	1887	1886
	T o n n e n			
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.) . .	462 163	457 086	536 357	502 793
" 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	181 099	159 759	195 376	185 993
" 11 (Prov. Hannover, Olden- burg, Braunschweig u. s. w.)	168 444	186 568	214 213	204 052
" 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	159 446	193 180	195 681	194 228
" 35 (Württemberg u. Hohen- zollern)	150 918	186 832	251 301	251 436
" 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	146 966	170 743	156 934	151 397
" 1 (Prov. Ost- und West- preußen)	141 187	186 701	232 692	206 531
" 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	116 122	138 792	139 413	138 589
" 21 (Prov. Hessen - Nassau und Oberhessen) . . .	112 846	116 230	120 553	114 207
" 5 (Mecklenburg) . . .	109 049	93 228	132 110	128 908

	1889	1888	1887	1886
	T o n n e n			
Vbz. 33 (Großherzogth. Baden)	108 683	124 167	149 394	143 210
„ 22 und 24 (Prov. Westfalen, Waldeck und Lippe) .	107 384	101 553	119 703	112 026
„ 29 (Lothringen)	94 219	90 715	116 323	109 621
„ 30 (Elsafs)	91 649	108 624	126 184	111 937
„ 7 (Prov. Schleswig-Holst.)	90 790	64 706	108 218	93 051
„ 12 (Prov. Posen)	89 546	102 701	103 009	96 009
„ 3 (Prov. Pommern) . .	80 783	77 378	89 906	82 141
„ 20 (Königreich Sachsen) .	68 592	97 796	88 654	84 572
„ 16 und 17 (Berlin und Prov. Brandenburg)	64 358	70 025	73 524	68 276
„ 13 (Rbz. Oppeln)	56 824	68 073	59 970	53 105
„ 31 (Pfalz)	39 065	39 054	43 548	41 748
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen) . .	32 198	32 948	34 820	34 036
Mehr versandt als em- pfangen haben:	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.) . .	60 213	66 068	9 456	— 22 383
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Herzogth. Anhalt) . .	53 185	42 648	57 291	70 693
„ 12 (Prov. Posen)	42 576	34 498	29 870	39 281
„ 1 (Prov. Ost- und West- preußen)	38 830	80 315	118 860	93 395
„ 5 (Mecklenburg)	25 188	11 021	23 710	28 361
„ 11 (Prov. Hannover, Olden- burg, Brannschweig n. s. w.)	12 662	30 125	21 176	18 396
„ 3 (Prov. Pommern) . .	8 563	3 673	5 947	7 946
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	7 868	30 493	8 453	35 604
„ 29 (Lothringen)	6 115	5 400	8 647	12 601
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein)	5 063	— 7 117	459	— 668
„ 21 (Prov. Hessen - Nassau und Oberhessen) . . .	4 671	— 573	— 2 503	— 4 793
„ 13 (Rbz. Oppeln)	4 520	12 532	— 2 972	— 866
Mehr empfangen als ver- sandt haben:				
Vbz. 35 (Württemberg n. Hohen- zollern)	120 598	92 138	76 206	64 953

	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
	T o n n e n			
Vbz. 33 (Baden)	111 004	95 815	65 899	85 274
„ 20 (Königreich Sachsen) .	101 760	109 841	115 800	104 363
„ 30 (Elsafs)	50 235	45 077	38 882	37 711
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	44 789	48 357	39 764	35 221
„ 22 und 24 (Westfalen, Waldeck u. s. w.)	27 532	42 091	39 007	36 872
„ 16 und 17 (Brandenburg) .	26 292	26 694	25 590	30 287
„ 31 (Pfalz)	25 982	20 690	26 188	25 139
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	11 341	8 756	24 146	10 042
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen) . .	3 869	2 747	4 772	779

Wird der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke nach vorstehenden Unterschieden bemessen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen im:

	1889	1888	1887	1886
	P r o z e n t e			
Vbz. 12 (Prov. Posen)	191	151	141	169
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Herzogth. Anhalt)	185	144	170	204
„ 1 (Prov. Ost- und Westpreußen) . . .	138	175	204	183
„ 5 (Mecklenburg)	130	113	122	128
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	115	117	102	96
„ 3 (Prov. Pommern)	112	105	107	111
„ 13 (Rbz. Oppeln)	109	123	95	99
„ 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig u. s. w.)	108	119	111	110
„ 29 (Lothringen)	107	106	108	113
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein)	106	90	100	99
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen) . .	105	119	105	124
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau mit Oberhessen)	104	100	98	96
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz) .	93	95	87	94
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen)	89	92	88	98
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	80	77	83	89
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck u. s. w.)	80	71	75	75
„ 16 und 17 (Brandenburg)	71	72	74	69
„ 30 (Elsafs)	64	71	76	75
„ 31 (Pfalz)	60	65	62	62
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern) . .	56	67	77	79
„ 33 (Baden)	49	57	69	63
„ 20 (Königreich Sachsen)	40	47	43	45

An Roggen haben geerntet:

	1889	1888	1887	1886
	T o n n e n			
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.) . .	563 574	541 235	638 128	606 850
„ 11 (Prov. Hannover, Olden- burg, Braunschweig u. s. w.)	543 588	504 914	642 386	612 451
„ 1 (Prov. Ost- und West- preußen)	491 622	609 918	676 172	649 410
„ 16 und 17 (Brandenburg) .	413 699	476 139	530 724	514 671
„ 12 (Prov. Posen)	377 610	441 914	426 853	414 101
„ 3 (Prov. Pommern) . . .	335 924	330 422	376 963	378 843
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	330 040	376 182	388 781	370 345
„ 19 (Rbz. Meiseburg und Thüringen)	291 680	289 334	349 428	340 658
„ 22 und 24 (Westfalen, Wal- deck u. s. w.)	285 366	266 342	339 194	297 063
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	280 098	250 341	316 572	278 526
„ 5 (Mecklenburg)	277 753	247 462	353 090	353 284
„ 20 (Königreich Sachsen) .	255 360	289 126	300 934	283 789
„ 7 (Prov. Schlesw.-Holstein)	188 818	167 470	222 368	208 967
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	171 235	175 262	208 795	221 741
„ 21 (Prov. Hessen - Nassau mit Oberhessen)	159 107	150 872	169 113	151 543
„ 13 (Rbz. Oppeln)	155 260	175 002	170 897	155 912
„ 31 (Pfalz)	64 080	50 820	62 179	59 581
„ 32 (Großherzogth. Baden)	60 177	68 187	66 844	65 123
„ 33 (Baden)	45 145	45 667	51 954	49 879
„ 35 (Württemberg u. Hohen- zollern)	36 028	30 268	42 760	42 445
„ 30 (Elsafs)	22 556	22 842	26 346	24 302
„ 29 (Lothringen)	14 756	13 021	15 253	14 364
Mehr versandt als em- pfangen haben:	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
Vbz. 12 (Prov. Posen)	82 329	110 812	105 561	108 106
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Herzogth. Anhalt) . . .	51 466	49 007	33 374	47 647
„ 5 (Mecklenburg)	19 350	— 2 126	37 874	34 722
„ 1 (Prov. Ost- und West- preußen)	17 428	37 233	130 259	93 080

	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
		T o n n e n		
Vbz. 3 (Prov. Pommern) . . .	14 252	4 351	26 620	38 882
„ 21 (Prov. Hessen - Nassau mit Oberhessen) . . .	2 076	1 705	— 1 056	— 7 395
Mehr empfangen als ver- sandt haben:				
Vbz. 11 (Prov. Hannover, Olden- burg, Braunschweig) .	68 754	105 525	59 764	56 863
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	62 979	45 573	50 363	66 076
„ 22 und 24 (Prov. Westfalen, Waldeck u. s. w.) . .	50 634	67 628	31 891	44 101
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	50 041	67 737	30 294	29 057
„ 20 (Königreich Sachsen) .	48 877	85 196	95 604	98 487
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	48 968	60 711	48 858	43 248
„ 13 (Rbz. Oppeln)	43 805	32 720	41 544	51 404
„ 33 (Baden)	17 476	18 829	12 863	12 041
„ 31 (Pfalz)	8 192	15 517	11 552	10 450
„ 7 (Prov. Schlesw.-Holstein)	7 068	20 356	1 341	6 088
„ 36 (Bayern r. d. Rh.) . .	3 201	20 173	7 945	6 292
„ 35 (Württemberg u. Hohen- zollern)	2 407	3 764	3 752	2 650
„ 16 und 17 (Brandenburg) .	2 195	+ 13 868	+ 12 165	+ 8 619
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen) . .	1 879	+ 4 270	+ 2 230	+ 7 468
„ 30 (Elsafs)	1 775	6 059	4 591	3 238
„ 29 (Lothringen)	116	1 789	2 984	+ 64

Wird der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke nach vorstehenden Unterschieden bemessen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1889	1888	1887	1886
	P r o z e n t e			
Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	143	139	119	127
„ 12 (Prov. Posen)	128	133	133	135
„ 5 (Mecklenburg)	107	99	112	111
„ 3 (Prov. Pommern)	104	101	108	111
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	104	107	124	117
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	101	101	99	95
„ 16 und 17 (Brandenburg)	99	103	102	102
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	99	96	99	99

	1889	1888	1887	1886
	P r o z e n t e			
Vbz. 29 (Lothringen)	99	88	84	100
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen)	97	107	103	113
„ 7 (Schleswig-Holstein)	96	89	99	97
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	94	89	92	94
„ 30 (Elsafs)	93	79	85	88
„ 11 (Hannover, Oldenbg., Braunschw. u. s. w.)	89	83	91	92
„ 31 (Pfalz)	89	77	84	85
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	86	80	87	87
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	85	81	92	92
„ 22 und 24 (Westfalen u. Waldeck u. s. w.)	85	80	91	87
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	84	89	89	85
„ 20 (Königreich Sachsen)	84	77	76	74
„ 13 (Rbz. Oppeln)	78	84	80	75
„ 33 (Baden)	72	71	80	81

An Gerste haben geerntet:

	1889	1888	1887	1886
	T o n n e n			
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.)	404 269	442 034	406 625	436 504
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	227 558	284 194	256 894	274 361
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	135 345	154 429	156 388	170 136
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	125 902	147 553	166 302	164 373
„ 35 (Württemberg u. Hohen- zollern)	107 772	141 943	111 563	139 964
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	106 525	126 714	125 053	124 747
„ 7 (Schlesw.-Holst. u. s. w.)	70 370	74 695	81 032	88 169
„ 11 (Prov. Hannover, Oldenbg., Braunschweig u. s. w.)	68 620	75 076	77 274	81 517
„ 33 (Baden)	68 307	78 685	84 006	88 249
„ 16 und 17 (Brandenburg)	67 737	83 137	87 700	86 652
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen)	64 895	69 630	70 283	73 762
„ 21 (Hessen - Nassau und Oberhessen)	58 109	63 850	55 846	63 005
„ 12 (Prov. Posen)	56 956	79 556	78 810	77 631
„ 30 (Elsafs)	54 709	62 607	65 047	69 760
„ 3 (Pommern)	54 447	67 696	70 503	69 336

	1889	1888	1887	1886
	T o n n e n			
Vbz. 13 (Rbz. Oppeln) . . .	52 013	71 315	68 747	67 846
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	47 966	47 013	45 425	55 145
„ 31 (Pfalz)	46 260	49 323	43 961	49 781
„ 20 (Königreich Sachsen) .	41 196	49 349	60 241	59 958
„ 5 (Mecklenburg)	34 200	40 705	45 377	43 408
„ 22 und 24 (Westfalen, Waldeck u. s. w.)	31 404	35 073	34 400	38 849
„ 29 (Lothringen)	14 859	16 012	14 011	19 053

Mehr versandt als empfangen haben:

Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen) . .	57 001	45 588	53 329	43 828
„ 12 (Posen)	12 091	6 614	1 316	9 939
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	4 279	16 589	22 759	14 159
„ 29 (Lothringen)	2 976	10 473	35 996	34 478
„ 29 (Lothringen)	1 815	88	428	4 021

Mehr empfangen als versandt haben:

Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.) . .	66 988	48 182	86 734	60 387
„ 22 und 24 (Westfalen, Waldeck u. s. w.)	64 321	61 972	57 123	49 633
„ 20 (Königreich Sachsen) .	62 230	63 245	70 594	48 408
„ 11 (Hannover, Oldenburg, Braunschweig u. s. w.)	61 210	58 556	42 880	41 973
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	35 615	28 792	49 925	24 015
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	82 576	40 526	44 715	36 054
„ 16 und 17 (Brandenburg) .	31 978	31 980	24 972	27 259
„ 33 (Baden)	27 218	28 023	20 924	11 291
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	22 348	+ 14 246	+ 173	+ 21 932
„ 21 (Hessen - Nassau und Oberhessen)	18 542	22 585	24 130	18 868
„ 7 (Schleswig-Holstein) .	14 561	21 282	12 999	7 555
„ 31 (Pfalz)	13 860	13 208	9 951	2 306
„ 30 (Elsafs)	3 892	4 195	7 979	+ 9 939
„ 5 (Mecklenburg)	1 701	517	+ 1 827	+ 2 699

	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
	T o n n e n			
Vbz. 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz).	1 536	+ 6 577	+ 10 319	+ 9 451
„ 13 (Rbz. Oppeln).	1 336	+ 12 023	+ 9 476	+ 7 848
„ 3 (Pommern).	145	+ 4 544	+ 6 003	+ 6 290

Wird der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke nach vorstehenden Unterschieden bemessen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1889	1888	1887	1886
	P r o z e n t e			
Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) . . .	173	142	152	185
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen) . . .	123	110	102	116
„ 29 (Lothringen)	114	101	103	127
„ 12 (Posen)	108	126	141	122
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	102	108	128	127
„ 3 (Pommern)	99	107	109	110
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz) . .	99	105	109	108
„ 13 (Rbz. Oppeln)	97	120	116	113
„ 5 (Mecklenburg)	95	99	104	107
„ 30 (Elsafs)	93	94	89	109
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen) . .	91	105	100	109
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	86	90	82	88
„ 7 (Schleswig-Holstein)	83	78	86	92
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen) . .	76	74	70	77
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern) . .	75	83	69	85
„ 33 (Baden).	72	74	80	88
„ 31 (Pfalz)	70	79	82	96
„ 16 und 17 (Brandenburg)	68	62	78	76
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	60	54	50	60
„ 11 (Hannover, Oldenburg, Braunschweig) .	53	56	64	66
„ 20 (Königreich Sachsen)	40	44	46	55
„ 22 und 24 (Westfalen, Waldeck u. s. w.).	33	36	38	44

An Hafer haben geerntet:

	1889	1888	1887	1886
	T o n n e n			
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.) . .	494 867	557 631	434 676	545 343
„ 11 (Hannover, Oldenburg, Braunschweig u. s. w.)	359 248	362 584	344 980	392 557
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	342 720	326 143	264 905	258 346
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	294 896	365 809	389 927	375 940

	1889	1888	1887	1886
	T o n n e n			
Vbz. 20 (Königreich Sachsen) .	284 457	295 672	282 461	294 998
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	278 032	316 409	279 180	331 986
„ 7 (Schleswig-Holstein) .	253 482	255 760	281 308	295 526
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	231 070	260 183	256 290	263 519
„ 3 (Pommern)	212 804	245 469	240 212	231 299
„ 22 und 24 (Westfalen, Wal- deck u. s. w.)	193 806	205 953	180 174	222 521
„ 5 (Mecklenburg)	185 176	236 543	249 251	256 264
„ 21 (Hessen - Nassau und Oberhessen)	174 754	184 833	161 446	183 875
„ 16 und 17 (Brandenburg) .	171 669	196 016	198 691	202 124
„ 35 (Württemberg u. Hohen- zollern)	140 988	184 314	132 638	190 335
„ 18 (Rbz. Magdebg. u. Anhalt)	124 382	129 109	133 818	155 408
„ 12 (Posen)	103 339	122 432	116 598	115 868
„ 29 (Lothringen)	95 800	103 611	79 225	112 620
„ 13 (Rbz. Oppeln)	88 552	126 127	133 354	140 072
„ 33 (Baden)	66 155	74 798	59 048	80 985
„ 31 (Pfalz)	41 675	44 381	30 415	42 566
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen) . . .	32 205	34 039	28 623	33 306
„ 30 (Elsafs)	26 954	29 767	24 187	30 436
Mehr versandt als em- pfangen haben:	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
Vbz. 3 (Pommern)	25 402	36 617	39 728	26 376
„ 36 (Bayern r. d. Rh.) . .	18 184	10 703	— 4 608	9 115
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	16 634	36 976	62 247	40 045
„ 35 (Württemberg u. Hohen- zollern)	15 551	22 691	1 670	23 157
„ 29 (Lothringen)	8 401	3 429	— 6 388	10 715
„ 5 (Mecklenburg)	7 155	13 305	21 649	15 794
„ 12 (Posen)	5 614	12 989	16 953	5 315
„ 21 (Hessen - Nassau und Oberhessen)	3 180	4 937	— 891	— 330
„ 31 (Pfalz)	1 063	— 1 874	— 4 924	— 1 112
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	561	2 524	4 545	7 412
„ 33 (Baden)	67	— 2 950	— 8 776	— 250

Mehr empfangen als ver-	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87	
sandt haben:					
Vbz. 22 und 24 (Westfalen, Wal-		T o n n e n			
deck u. s. w.)	47 141	48 450	53 521	36 119	
„ 16 und 17 (Brandenburg) .	44 349	70 784	83 805	78 990	
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	24 156	30 062	39 224	27 750	
„ 30 (Elsafs)	16 267	15 653	20 391	14 119	
„ 19 (Rbz. Merseburg und					
Thüringen)	15 992	11 801	28 697	3 165	
„ 18 (Rbz. Magdeb. u. Anhalt)	8 840	5 552	+ 2 355	771	
„ 13 (Rbz. Oppeln)	8 018	+ 8 000	+ 17 628	+ 10 071	
„ 32 (Großherzogth. Hessen					
ohne Oberhessen) . .	6 966	7 872	3 022	9 243	
„ 11 (Hannover, Oldenburg,					
Braunschweig u. s. w.) .	6 018	14 941	7 501	+ 391	
„ 20 (Königreich Sachsen) .	2 181	21 020	+ 2 827	7 722	
„ 7 (Schleswig-Holst. u. s. w.)	1 131	10 723	1 322	+ 1 442	

Wird hiernach der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke bemessen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1889	1888	1887	1886
	P r o z e n t e			
Vbz. 3 (Pommern)	114	118	120	113
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern) . .	112	114	101	114
„ 29 (Lothringen)	110	103	93	111
„ 12 (Posen)	106	112	117	105
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	106	111	119	112
„ 5 (Mecklenburg)	104	106	110	107
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	104	102	99	102
„ 31 (Pfalz)	103	96	86	97
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen) . .	102	103	100	100
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz) .	100	101	102	103
„ 7 (Schleswig-Holstein)	100	96	100	100
„ 33 (Baden)	100	96	87	100
„ 20 (Königreich Sachsen)	99	93	101	97
„ 11 (Hannover, Oldenbg., Braunschw. u. s. w.)	98	96	98	100
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen) . .	95	97	91	99
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) . . .	93	96	102	100
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	93	92	87	93
„ 13 (Rbz. Oppeln)	92	107	115	108
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen)	82	81	90	78

	1889	1888	1887	1886
	P r o z e n t e			
Vbz. 22 und 24 (Westfalen, Waldeck u. s. w.) .	80	81	77	86
„ 16 und 17 (Brandenburg)	79	73	70	72
„ 30 (Elsafs)	62	66	54	68

An Mehl, Mühlenfabrikaten und Kleie haben mehr versandt als empfangen:

	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
	T o n n e n			
Vbz. 11 (Hannover, Oldenburg, Braunschweig u. s. w.)	58 973	48 604	61 121	59 520
„ 5 (Mecklenburg)	20 417	15 091	22 530	18 717
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	18 603	23 218	6 101	1 165
„ 33 (Baden)	13 546	2 814	— 2 874	4 934
„ 20 (Königreich Sachsen) .	9 169	665	13 452	21 667
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	1 650	1 793	— 3 950	15 693
„ 16 und 17 (Brandenburg) .	612	5 890	22 773	5 782

Mehr empfangen als versandt haben:

Vbz. 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	76 979	79 526	86 625	70 959
„ 12 (Posen)	46 455	29 164	12 467	7 091
„ 36 (Bayern)	44 751	41 251	47 547	41 160
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	40 886	49 984	24 317	18 609
„ 21 (Hessen - Nassau und Oberhessen)	30 076	25 181	27 002	25 429
„ 32 (Großherzogth. Hessen ohne Oberhessen) . . .	28 725	29 418	28 501	31 404
„ 30 (Elsafs)	25 897	25 685	29 362	25 832
„ 22 und 24 (Westfalen, Waldeck u. s. w.)	15 630	14 533	10 186	15 620
„ 31 (Pfalz)	14 080	16 827	19 262	11 753
„ 1 (Ost- und Westpreußen)	8 971	4 977	+ 17 947	+ 6 850
„ 7 (Schleswig-Holstein) .	8 411	9 541	268	2 048
„ 29 (Lothringen)	4 643	6 757	4 813	1 212
„ 13 (Rbz. Oppeln)	1 716	1 080	206	+ 484
„ 3 (Pommern)	1 399	859	+ 8 763	+ 5 844
„ 14 und 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	1 241	5 261	+ 11 607	+ 15 111

Der in den Vorjahren gemachte Versuch, die in den einzelnen Provinzen zum Verzehren verbliebenen Mengen an Brotfrucht zu ermitteln, mag hier für ein weiteres Jahr fortgeführt werden. Hierbei werden, wie in den Vorjahren, die See- und Rheinhäfen nicht ansser Acht gelassen, da ihre beträchtliche Bevölkerung für den Bedarf der betreffenden Provinzen an Brotfrucht von wesentlichem Einfluß ist. Deswegen werden in nachstehender Uebersicht die Angaben der Reichsstatistik über den See- und Binnenschiffahrtsverkehr im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen betrachtet.

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Zur Verwendung blieben		Die Erntefläche betrug	
		nach S. 405 Weizen und Spelz	nach S. 467 Roggen	Weizen und Spelz	Roggen
		Tonnen		Hektare	
1	Provinzen Ost- und Westpreußen . . .	— 17 764	472 021	177 306	759 265
2	Ost- und westpreussische Häfen . . .				
3	Provinz Pommern . . .	58 662	341 830	53 072	408 576
4	Pommersche Häfen . . .				
5	Großherzogthum Mecklenburg n. s. w. . .	104 038	263 593	55 206	199 044
6	Hafen Rostock, Lübeck, Kiel u. s. w. . .				
7	Provinz Schleswig-Holstein u. s. w. . .	140 450	261 818	48 610	153 143
8	Elbhäfen . . .				
9	Weserhäfen . . .				
10	Emshäfen . . .				
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe-Schaumburg . . .	162 741	612 405	113 710	513 494
12	Provinz Posen . . .	45 206	290 373	99 146	523 623
13	Regierungsbezirk Oppeln . . .	50 444	198 565	55 447	194 335
14	Stadt Breslau . . .				
15	Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz . . .	160 267	392 869	132 216	413 760
16	Berlin . . .	9 834	147 181	1	160
17	Provinz Brandenburg . . .	104 619	496 400	53 264	601 998
18	Regierungsbezirk Magdeburg und Anhalt . . .	53 295	243 897	73 891	175 931
19	Regierungsbezirk Merseburg n. Thüringen . . .	151 578	341 721	142 738	290 695
20	Königreich Sachsen . . .	181 660	333 227	50 520	211 943
21	Provinzen Hessen - Nassau, Oberhessen u. s. w. . .	115 147	175 892	92 248	158 411
22	Ruhrrevier (Westfalen) . . .				
23	Provinz Westfalen, Waldeck . . .	134 916	336 000	85 838	258 677
24	Ruhrrevier (Rheinprovinz) . . .				
25	Rheinprovinz rechts des Rheins n. s. w. . .				
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birken- feld u. s. w. . .	291 355	473 932	129 437	234 287
27	Saarrevier n. s. w. . .				
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort . . .				
29	Lothringen . . .	88 104	14 872	93 799	14 344
30	Elsaß . . .	141 884	24 331	69 053	21 832
31	Bayerische Pfalz . . .	65 047	72 272	28 882	41 882
32	Großherzogthum Hessen ohne Oberhessen . . .	41 890	85 039	20 782	41 657
33	Großherzogthum Baden . . .	143 585	67 372	108 761	45 279
34	Mannheim und Ludwigshafen . . .				
35	Königreich Württemberg u. Hohenzollern . . .	271 516	38 435	227 428	37 821
36	Königreich Bayern rechts des Rheins . . .	455 040	575 581	386 194	501 733
	Ueberhaupt . . .	2 953 514	6 261 626	2 322 551	5 801 890

Von den in den Nachweisungen S. 465 und 467 berechneten, zur Verwendung in den Provinzen bleibenden Mengen Weizen und Spelz, sowie Roggen wird zunächst die Aussaat mit je 170 kg für das Hektar der in dem Julihefte 1890 der Reichsstatistik angegebenen Ernteflächen in Abzug gebracht und dann der Mehrempfang oder Mehrversand an Mehl, Mühlenfabrikaten und Kleie von S. 473 in vollem Betrage zu- oder abgerechnet. Die sich hiernach ergebenden Beträge der zum Verzehren bleibenden Mengen werden im Ganzen und für den Kopf der Bevölkerung angegeben.

Die Aussaat zu 170 kg für jedes Hektar betrug		Bleibt zum Verzehren		Davon Dazu Mehr-		Mithin zum Verzehren				
Weizen und Spelz	Roggen	Weizen und Spelz	Roggen	Versand an Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie	Empfang	überhaupt	für jede Person der Bevölkerung in			
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	1889/90	1888/89	1887/88	1886/87
30 142	129 075	—47 906	342 946	.	39 352	334 432	99	172	210	163
9 872	69 458	48 790	272 372	100 013	.	221 149	147	156	202	179
9 385	33 837	94 653	220 756	53 178	.	271 231	328	307	420	420
8 264	26 034	132 186	235 784	45 657	.	322 313	195	230	222	248
19 331	87 294	143 410	525 111	55 861	.	612 660	202	225	254	243
16 855	89 016	28 351	201 357	.	50 572	280 280	163	165	163	159
9 426	33 037	41 018	165 528	.	1 356	207 902	139	148	156	146
22 477	70 339	137 790	322 530	.	3 361	463 681	177	187	195	186
.	27	9 834	147 154	.	12 958	169 946	129	116	152	162
9 055	102 340	95 564	396 060	.	52 028	543 652	232	266	223	224
12 561	29 908	40 734	213 989	66 186	.	188 537	152	129	229	219
24 205	49 418	127 313	292 303	.	40 886	460 502	172	193	195	178
8 588	36 029	173 072	297 198	.	13 871	484 141	152	177	183	168
15 682	26 930	99 465	148 962	.	29 626	278 053	152	144	162	142
14 592	43 975	120 324	292 025	.	15 630	427 979	180	182	203	187
22 004	39 829	269 351	434 108	.	50 376	759 830	175	165	178	147
15 946	2 438	72 158	12 434	.	4 643	89 235	182	181	250	222
15 139	3 711	126 745	20 620	.	25 897	173 262	161	176	192	171
4 910	7 120	60 137	65 152	.	14 080	139 369	216	188	216	196
3 533	7 082	38 357	77 957	.	32 875	149 180	215	215	209	209
18 489	7 697	125 096	59 675	14 647	.	170 124	103	175	219	174
38 663	6 430	232 853	32 005	1 650	.	263 208	128	129	161	146
65 654	85 295	389 386	490 286	.	50 451	930 123	190	205	237	216
394 833	986 319	2 558 681	5 275 307	—	106 810	7 940 798	169	184	205	188

Die Eisenbahnen im Großherzogthum Baden im Jahre 1889.¹⁾

1. Längen.

Am Jahresschlusse 1889 betrug die Länge der vom badischen Staate betriebenen Bahnen 1 383,41 km.

Davon kamen:

I. auf die badischen Staatsbahnen	1 276,01 km ²⁾
II. „ „ gepachteten Strecken	24,48 „
III. „ „ mitbetriebenen Strecken	4,89 „
IV. „ „ Privatbahnen	78,03 „
	<hr/>
zusammen	1 383,41 km.

Doppelgleisig waren 539,26 km.

Im Nebenbetriebe befanden sich:

von den badischen Staatsbahnen	164,01 km
„ „ Privatbahnen	42,65 „
ferner: Nebenbahnen für den Güterverkehr	7,06 „
	<hr/>
zusammen	213,72 km.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitte war . 1 383,41 km.

Die volle Eigenthumslänge der Staatsbahnen (zuzüglich 1,64 km verpachteter Strecken) beträgt 1 277,65 km.

Die Gesamtlänge der am 31. Dezember 1889 im Großherzogthum Baden belegenen Eisenbahnen war:

¹⁾ Vergl. die Statistik der badischen Bahnen für 1888, Archiv 1890 S. 1062 u. ff. Die Angaben sind dem von der großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen herausgegebenen „Jahresberichte über die Eisenbahnen und die Dampfschifffahrt im Großherzogthum Baden für das Jahr 1889 — Karlsruhe 1890“ entnommen.

²⁾ Abzüglich 1,64 km verpachteter Strecken.

an badischen Bahnen	1 255,62 km ¹⁾
„ auswärtigen Bahnen auf badischem Gebiete	115,58 „
	<hr/>
zusammen	1 401,10 km.

2. Betriebsmittel und Leistungen derselben.

Am Jahresschlusse 1889 waren vorhanden:

467 Lokomotiven (0,338 Lokomotiven auf 1 km Bahnlänge) und
390 Tender.

1 239 Personenwagen mit 2 516 Achsen und 49 835 Plätzen,
8 071 Güterwagen „ 16 279 „ „ 78 995 t Tragfähigkeit,

zusammen 9 310 Wagen mit 18 795 Achsen.

Auf 1 km Bahnlänge entfallen:

0,90 Personenwagen mit 1,52 Achsen,
5,93 Güterwagen „ 11,77 „

im Ganzen 6,73 Wagen mit 13,59 Achsen.

Geleistet wurden:

a) von den 467 badischen Lokomotiven im Ganzen . 15 240 934 km
auf eine Maschine in 1889 32 636 „
„ „ „ „ 1888 32 248 „
mithin 1889 mehr 1,20 pCt.

b) von den 9 310 badischen Wagen (mit 18 795 Achsen)

auf badischen Bahnen 244 221 147 Achskm
„ auswärtigen Bahnen 93 790 237 „

zusammen 338 020 384 Achskm

durchschnittlich für eine Achse 17 980 Achskm

Es kamen durchschnittlich:

auf einen Schnellzug 19,98 Achsen
„ „ gewöhnlichen Personenzug 17,24 „
„ „ gemischten Zug 38,42 „
„ „ Güterzug 60,16 „

im Durchschnitt 35,63 Achsen.

¹⁾ Einschließlich $(38,78 - 0,97 = 38,78$ km badische Strecken der Main-Neckar-bahn. In auswärtigen Staaten liegen 137,81 km badischer Eisenbahnen.

3. Anlagekapital.

Am Jahresschlusse 1889 betrug:	bei den		Zusammen
	Staatsbahnen	Privatbahnen (im Staatsbetriebe)	
die Eigenthumslänge . . . km	1 277,65	78,03	1 355,68
das Anlagekapital im Ganzen „	427 945 846 ¹⁾	7 883 229	435 828 715
„ „ auf 1 km			
Eigenthumslänge . . . „	334 947	101 208	321 438
das der Rentenberechnung zu Grunde liegende Anlage- kapital „	425 931 521	7 876 074	433 807 595

4. Verkehr und finanzielle Betriebsergebnisse.

	1888	1889
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt . . km	1 383,41	1 383,41
Anlagekapital beim Jahresschlusse . . „	430 938 457	435 828 715
„ zur Rentenberechnung . . „	429 002 787	433 807 595
Beförderte Personen Anzahl	17 386 105	18 736 362
„ Güter (frachtzahlende) . . . t	6 563 716	7 037 339
„ Dienstgüter (frachtfreie) . . „	361 825	368 595
Einnahmen:		
aus dem Personenverkehr „	12 918 508	13 856 853
„ „ Güterverkehr „	23 412 678	24 686 488
„ „ Transporte überhaupt . . „	38 136 498	40 437 999
im Ganzen ²⁾ „	41 290 502	44 091 782
auf 1 km Bahnlänge „	29 853	31 872
Ausgabe:		
im Ganzen „	23 745 378	25 753 412
auf 1 km Bahnlänge „	17 164	18 616
in Prozenten der Roheinnahme . . pCt.	57,50	58,41

¹⁾ Nach Abrechnung der Kursgewinne und der Zuschüsse des Reichs auch der Leistungen von Gemeinden und Interessenten.

²⁾ Einschließlich der Leistungen für die Reichspostverwaltung und der Einnahmen aus dem Transporte von Militärgut und frachtpflichtigem Dienstgut, sowie der Wagenmieten u. s. w.

	1888	1889
Einnahmeüberschufs:		
im Ganzen „	17 554 124	18 338 370
auf 1 km Bahnlänge „	12 689	13 256
in Prozenten des Anlagekapitals . . pCt.	4,69	4,23
Es hat durchschnittlich durchfahren:		
1 Person km	20,92	20,80
1 t Gut. „	75,48	75,93
Die durchschnittliche Transporteinnahme auf 1 km ergab:		
für 1 Person „	3,56	3,56
„ 1 t Gut „	4,73	4,62

Im Vergleich mit dem Vorjahre hat in 1889:

die Zahl der beförderten Personen . . . um	7,77 pCt.	} zugenommen.
„ Tonnenzahl der beförderten Güter . . . „	7,37 „	
„ Gesamteinnahme „	6,76 „	
„ Gesamtausgabe „	8,46 „	
der Einnahmeüberschufs „	4,47 „	
das Rentenanlagekapital „	1,12 „	

Von der durchschnittlichen Platzzahl eines Zuges waren besetzt:

	1888	1889
I. Klasse pCt.	10,53	11,80
II. „ „	21,96	22,74
III. „ „	24,42	24,62
im Ganzen pCt.	22,95	23,33

Es entfallen von der Roheinnahme:

auf die Staatsbahnen „	39 686 041	42 864 337
„ „ Privatbahnen „	1 613 461	1 227 445

Davon kommen:

auf die Personen-, Gepäck- u. Hunde- beförderung pCt.	33,18	33,35
auf den Güterverkehr, Leichen, Fahr- zeuge u. s. w. „	59,51	58,90
auf sonstige Einnahmen „	7,31	7,75

	1888	1889
Von der Ausgabe kommen:		
auf die allgemeine Verwaltung . . pCt.	7,75	7,22
„ „ Bahnverwaltung „	26,24	24,29
„ „ Transportverwaltung:		
a) äußerer Bahnhofsdienst „	13,10	12,88
b) Expeditionsdienst „	8,28	8,34
c) Zugbegleitungsdienst „	7,66	7,20
d) Zugbeförderungsdienst „	36,97	39,52

Es ergibt sich	für jedes		
	Lokomotiv- km	Nutzkm	Bahnkm
an Einnahme „	2,86	3,91	31 872
„ Ausgabe „	1,67	2,28	18 616
„ Ueberschufs „	1,19	1,63	13 256

Das Gewicht der bei den badischen Stationen abgegangenen und angekommenen Güter bezieht sich im Betriebsjahre im Ganzen auf rund 6 488 000 t, von denen der größte Theil auf Massenartikel mit über 100 000 t Gewicht entfällt, nämlich auf

	1888	1889
Steinkohlen pCt.	24,56	24,91
Holz „	13,20	13,35
Getreide und Hülsenfrüchte „	9,28	9,31
Steine „	10,50	9,88
Eisen und Stahl „	4,12	4,59

Bezüglich der Monatsfrequenz ergab sich die höchste Einnahme:
a) im Personenverkehr:

in 1889 im August zu 1 907 954 „

„ 1888 „ „ „ 1 791 049 „

(Die Verkehrsschwankung betrug 103 pCt.)

b) im Güterverkehr:

in 1889 im October zu 2 713 674 „

" 1888 " " " 2 545 986 "

(Die Verkehrsschwankung ergab sich in 1889 zu 50 pCt.)

Die nachstehende Zusammenstellung giebt einen Ueberblick über die Einnahmen der badischen Bahnen aus dem Güterverkehr mit dem Auslande in 1889:

im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn ¹⁾	275 057 „
" " " der Schweiz und dem Vorarlberg	1 866 809 "
" " " Belgien	287 434 "
" " " Holland	123 138 "
" " " Frankreich	373 799 "
" " " Italien	461 215 "

Für das Personenkilometer beziffern sich die Einnahmen im Gesamtverkehr:

in 1889 auf 3,56 „

" 1888 " 3,55 "

Von der Gesamteinnahme entfallen auf den Personenverkehr allein:

in 1889 31,43 pCt.

" 1888 31,28 "

Die Gesamteinnahme im Personenverkehr in 1889 vertheilt sich auf die verschiedenen Wagenklassen wie folgt:

I. Klasse	mit 8,22 (in 1888 . . . 7,37 pCt. ²⁾
II. " "	33,72 (" 1888 . . . 33,80 " ²⁾
III. " "	51,32 (" 1888 . . . 52,41 " ²⁾
Ermäßigte Klassen	" 6,74 (" 1888 . . . 6,42 " ²⁾

Im Güterverkehr ergibt sich in 1889 gegenüber 1888 eine Zunahme

in der Einnahme um 5,44 pCt.

" " Tonnenzahl . . . " 7,37 "

" " Tonnenkilometerzahl " 7,85 "

Die Anlagekapitalien rentirten sich bei den

¹⁾ Ausschl. des Durchgangsverkehrs der Rheinumschlagplätze und des Verkehrs mit dem Vorarlberg.

²⁾ Berichtete Ziffern.

		Staats- bahnen	Privat- bahnen	Zusammen
in 1889	pCt.	4,20	5,96	4,23
„ 1888	„	4,06	5,53	4,09

5. Unfälle.

Im Jahre 1889 haben stattgefunden:

11 Entgleisungen und Zusammenstöße, davon 4 auf freier Bahn.

Es wurden:	durch eigenes Ver- sehniden (einschl. Selbstmord)		ohne Verschniden im Dienste u. s. w.		Zusammen	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Bedienstete	11	32	—	2	11	34
Reisende	—	2	—	1	—	3
sonstige Personen . .	10 ¹⁾	10	—	—	10	10
in 1889 zusammen	21	44	—	3	21	47
gegen 1888	34	45	1	11	35	56

6. Main-Neckarbahn.

Vom badischen Antheile der Main-Neckarbahn betrug für das Betriebsjahr 1889:

das Baukapital im Ganzen	8 365 063 „
„ „ „ Jahresmittel	8 348 042 „
der Einnahmeüberschussantheil	742 282 „

Es verzinste sich daher das Anlagekapital:

in 1889 mit 8,89 pCt.
(„ 1888 „ 10,52 „)

¹⁾ Davon 4 durch Selbstmord.

Die Eisenbahnen in Frankreich.¹⁾

1886—1889.

(Schluss.)

Für das Jahr 1889 sind inzwischen die Betriebsberichte der Staatsbahnen und der 6 großen Eisenbahngesellschaften (Paris 1890) erschienen, aus welchen die folgenden weiteren Zusammenstellungen für das Jahr 1889 entnommen sind. Die entsprechenden Zahlen für 1888 befinden sich im Archiv 1890 S. 637 ff. und sind hier nur theilweise wiederholt, weil sie in der vorstehenden vollständigen Statistik für 1888 sich finden.

I. Längen.

Der Gesamtumfang des französischen Eisenbahnnetzes stellte sich am 31. Dezember 1889, gegenüber 1888, wie folgt:

	1888 ²⁾ km	1889 ³⁾ km
I. Europäisches Frankreich	35 263	36 348
II. Algier ⁴⁾	2 590	2 834
III. Tunis ⁵⁾	260	260
IV. Kolonien	603	603
zusammen	38 716	40 045

¹⁾ Vergl. Archiv 1891 S. 321 ff.

²⁾ Vergl. „Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1888. Documents principaux. Paris 1890.“

³⁾ Annähernde Ermittlung nach dem „Bulletin de Ministère des travaux publics. 1890 Bd. XXI S. 358 361.“

⁴⁾ Einschl. 28 km Industriebahnen.

⁵⁾ Einschl. 35 km Hafenbahn.

Die Länge des Bahnnetzes des europäischen Frankreichs vertheilt sich für 1889 wie folgt:

Es waren im Betrieb am 31. Dezember 1889:		km
I. Staatsbahnen		2 499
II. Konzessionirte Bahnen:		
1. Nordbahn		3 239
2. Ostbahn		4 221
3. Westbahn		4 777
4. Paris—Orléansbahn		6 083
5. Paris—Lyon—Mittelmeerbahn	1)	8 195
6. Südbahn		2 955
7. Pariser Gürtelbahn (rechtes Seineufer)		17
8. Große Pariser Gürtelbahn		111
9. Die Linien verschiedener kleinerer Gesellschaften, zusammen	2)	882
10. Industrie- und sonstige Bahnen		225
zusammen II.		30 655
III. Nichtkonzessionirte Bahnen:		
im Ganzen		265
Eisenbahnen, welche dem Staate gehören oder an den- selben zurückfallen müssen, zusammen		33 419
IV. Eisenbahnen örtlicher Bedeutung (Lokalbahnen):		
zusammen		2 929
mithin Gesamtlänge der Bahnen für öffentlichen Verkehr	3)	36 348

1) Einschl. 144 km (Rhône-Mt.-Cenisbahn) und ausschl. 15 km auf Schweizer Gebiet.

2) Ausschl. 2 km auf belgischem und 12 km auf deutschem Gebiet.

3) Ausschl. 15 km auf schweizer Gebiet und 2 km auf belgischem Gebiet.

II. Staatsbahnnetz.

Es betrug:		1889
Mittlere Betriebslänge	km	1) 2 625
Betriebseinnahme ²⁾	Frcs.	35 139 756
Betriebsausgabe	"	26 898 618
Reinertrag	"	8 241 138
Durchschnittliche Einnahme: ²⁾		
für 1 Betriebskm	"	13 386,67
„ 1 Zugkm	"	2,9083
Durchschnittliche Ausgabe:		
für 1 Betriebskm	"	10 247,09
„ 1 Zugkm	"	2,2262
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme	pCt.	76,54
Mittlerer Reinertrag:		
für 1 Betriebskm	Frcs.	3 139,48
„ 1 Zugkm	"	0,6821
Anzahl der Betriebsmittel:		
Lokomotiven	Stück	531
Tender	"	484
Personenwagen	"	1 762
Güterwagen u. dergl.	"	14 101
Beförderte Personen	Anz.	8 293 378
„ Güter	t	2 942 707
Durchschnittsertrag:		
für 1 Person	Frcs.	1,86
„ 1 Personenkm	Cts.	4,14
„ 1 t.	Frcs.	6,21
„ 1 tkm	Cts.	5,42

1) Betriebslänge am Jahresschluss 1889 = 2 629 km.

2) Ohne Verkehrssteuer (Steuer auf Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr).

1889

Durchschnittliche Fahrt:

für 1 Person km 45,0

„ 1 t. „ 114,7

Von der Einnahme kommen:

auf Personenverkehr pCt. 36,33

„ Gepäckverkehr „ 9,26

„ Frachtverkehr „ 53,29

„ sonstige Einnahmen „ 1,12

Geleistet wurden:

Lokomotivkm km 13 906 934

Wagenkm (Personen- und Güterwagen) . . . „ 179 893 572

Zugkm „ 12 082 560

Von der Ausgabe entfallen:

auf Verwaltungskosten pCt. 1,85

„ Betriebskosten „ 27,73

„ Betriebsmittel und Zugkraft „ 30,23

„ Bahnunterhaltung „ 22,81

„ Gemeinschaftsdienst „ 9,32

„ sonstige Ausgaben (Prämien, Steuern u. dergl.) „ ¹⁾ 8,06Im Personenverkehr
kommen in 1889:

	Durchschnittliche Roh- einnahme ²⁾ für		In Prozenten der Gesamtzahl	
	1 Person Frcs.	1 Personenkm Cts.	Personen Anzahl	Einnahme Frcs.
auf die I. Klasse	6,91	6,62	2	6,00
„ „ II. „	4,12	5,19	9	20,74
„ „ III. „	1,53	3,90	89	73,26
zusammen	1,86	4,14	100	100,00

¹⁾ Darunter 4,92 pCt. für Prämien, Gratifikationen, Unterstützungen, Entschädigungen und 2,74 pCt. für Abgaben und Versicherungen.²⁾ Einschl. Verkehrstener.

Für 1 Zugkm stellten sich in 1889 die Kosten:

für den Betriebsdienst auf 0,6173 Fres.

„ Betriebsmittel und Zugdienst auf . 0,67299 „ .

Die Bahnunterhaltungskosten betragen für 1 km = 2 459,35 Fres.

III. Die 6 großen Eisenbahngesellschaften.

1. Nordbahn (französisches Netz)¹⁾.

Es war:

1889

Mittlere Betriebslänge	km	2) 3 591
Verwendetes Anlagekapital:		
für die französischen Linien	Fres.	1 361 316 489
Gezahlte Dividende (einschl. 16 Fres. Zinsen für die Akte von 400 Fres.)	„	54
Mittlere Einnahme ³⁾ :		
für 1 Betriebskm	„	54 483
„ 1 Zugkm	„	4,653
Mittlere Ausgabe:		
für 1 Betriebskm	„	26 066
„ 1 Zugkm	„	2,226
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme	pCt.	47,8
Anzahl der Betriebsmittel:		
Lokomotiven	Stück	1 596
Personenwagen	„	4 726
Güterwagen	„	45 800
Geleistete Zugkm	km	41 365 010
Beförderte Personen	Anz.	33 453 232
„ Frachtgüter	t	22 209 293
Mittlere Fahrt:		
für 1 Person	km	41
„ 1 t	„	101
Mittlerer Ertrag:		
für 1 Person	Fres.	1,83
„ 1 Personenkm	„	0,0445
„ 1 t Frachtgut	„	4,93
„ 1 tkm	„	0,0486

¹⁾ Ohne die nordhelgischen Linien (169 km).

²⁾ Betriebslänge 3 593 km. Der Betriebsrechnung sind 3 502 km zu Grunde gelegt.

³⁾ Ohne Verkehrstener.

Im Personenverkehre ergeben sich nachstehende statistische Zahlen:

Es kamen in 1889:	Von 1000 Per- sonen	Von 1000 Frcs. Einnahme	Mittlerer Ertrag für 1 Person
	Anz.	Frscs.	Frscs.
auf I. Klasse	83	257	5,70
„ II. „	230	305	2,43
„ III. „	687	438	1,17
überhaupt	1000	1000	1,83

Von einer Einnahme von 1000 Frcs. entfallen in 1889:

auf Personenverkehr (einschl. Gepäck u. dergl.) 387 Frcs.

„ Güterverkehr 613 „

Von der Einnahme¹⁾ kommen:

	Auf 1Betriebskm	Auf 1 Zugkm
im Personenverkehr Frcs.	21 071	1,800
„ Güterverkehr „	33 412	2,853
überhaupt Frcs.	54 483	4,653

Im Güterverkehr stellte sich der mittlere Ertrag wie folgt:

	für 1 t	für 1 tkm
für Frachtgut Frcs.	5,65	0,0637
„ Kohlen und Koks „	4,02	0,0342
überhaupt Frcs.	4,93	0,0485

Von den Ausgaben entfallen:

	Auf 1Betriebskm	Auf 1 Zugkm
auf Zentralverwaltung Frcs.	1 099	0,094
„ Betriebsdienst „	8 142	0,695
„ Zugdienst und Unterhaltung der Be- triebsmittel „	10 074	0,860
„ Bahnunterhaltung „	6 031	0,515
„ sonstige Ausgaben „	720	0,062
zusammen Frcs.	26 066	2,226

¹⁾ Ohne Verkehrsteuer.

Der Kohlenverkehr der Nordbahn ergibt in 1889 nachstehende Zahlen:

	Tonnen	in pCt.
Nordbassin und Pas de Calaisbassin	7 347 827	74,3
Belgische Kohlen	2 258 933	22,9
Englische „	156 315	1,6
Deutsche „	119 930	1,9
zusammen	9 883 005	—

Die Einnahme betrug:

		1889
im Kohlenverkehr	Frcs.	39 759 206
während im übrigen Güterverkehre für	t	12 326 288
an Einnahme erzielt wurden	Frcs.	69 701 697

Für das nordbelgische Bahnnetz ergibt sich:

		1889
Betriebslänge	km	169
Einnahme	Frcs.	15 846 544
Ausgabe	„	6 751 563
Ueberschufs	„	9 094 981
davon für Zinsen und Amortisation	„	5 163 561
bleibt Reinertrag ¹⁾	„	3 931 420

Es kommen in 1889:

von der Einnahme (15 846 544 Frcs.):			
auf Betriebseinnahmen	13 914 253 Frcs.	(etwa 87,3 pCt.)	
„ sonstige Erträge	1 932 291 „		
von der Ausgabe (6 751 563 Frcs.):			
auf Zentralverwaltung	401 353 Frcs.	(etwa 5,9 pCt.)	
„ Betriebsdienst	2 432 471 „	(„ 36,0 „)	
„ Zugdienst u. Betriebsmittel	2 878 467 „	(„ 42,6 „)	
„ Bahnunterhaltung	1 039 272 „	(„ 15,5 „)	

¹⁾ Derselbe kommt dem französischen Netze der Nordbahn zu Gute.

2. Ostbahn.

Es betrug:			1889
Mittlere Betriebslänge	km	¹⁾	4 499
Davon Hauptnetz (exploitation complète)	"		3 656
Verwendetes Anlagekapital	Fres.		1 774 807 841
Gesellschaftskapital am Jahresschluss	"		1 855 995 997
Gezahlte Dividende (einschl. Zinsen für die Aktie von 500 Fres.)	"		35,50
Erforderlicher Staatszuschuss (für übernommene Zinsbürgschaft)	"		5 212 152
Mittlere Einnahme ²⁾ :			
für 1 Betriebskm	"		31 917
" 1 Zugkm	"		4,15
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	"		19 095
" 1 Zugkm	"		2,507
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme	pCt.		59,8
Anzahl der Betriebsmittel ³⁾ :			
Lokomotiven	Stück		1 355
Tender	"		1 166
Personenwagen	"		2 923
Güterwagen	"		28 346
Beförderte Personen	Zahl		39 083 204
" Frachtgüter	t		12 637 602
Durchschnittliche Fahrt:			
für 1 Person	km		28,86
" 1 Frachttonne	"		117,64
Mittlerer Ertrag:			
für 1 Person	Fres.		1,49
" 1 Personenkm	"		0,0518
" 1 t	"		6,13
" 1 tkm	"		0,0821
Geleistete Zugkm	km		33 072 965

¹⁾ Betriebslänge 4509 km. Außerdem 417 km im Bau.²⁾ Ohne Verkehrssteuer.³⁾ Effektivbestand am Jahresschluss.

Im Personenverkehr entfallen in 1889:

	Auf		Mittlerer Ertrag für 1 Personen- km	Mittlere Fahrt einer Person
	1000 Personen	1000 fres. Einnahme		
	Anzahl	Fres.	Fres.	km
auf I. Klasse	74	187	0,0832	45,15
„ II. „	389	280	0,0560	19,05
„ III. „	537	533	0,0437	33,74
überhaupt	—	—	0,0518	28,66

Von der Einnahme in 1889 kommen:

auf Personenverkehr (einschl. Gepäck)	40,97 pCt.
„ Güterverkehr	57,22 „
„ sonstige Einnahmen	1,81 „

Die Ausgabe in 1889 vertheilt sich wie folgt:

auf Zentralverwaltung	4,17 pCt.
„ Betriebsdienst	39,50 „
„ Zugdienst und Betriebsmittel	32,12 „
„ Bahnunterhaltung	19,27 „
„ sonstige Ausgaben	4,54 „

Die Kosten der Zugkraft (einschl. Unterhaltung der Betriebsmittel) betrugen in 1889 für das Gesamtnetz 0,70822 Fres. für 1 Zugkm.

3. Westbahn.

Es betrug:

1889

Mittlere Betriebslänge	km	4 629 ¹⁾
Davon im Hauptnetz	„	3 761
Verwendetes Anlagekapital	Fres.	1 604 398 570
Gezahlte Dividende (einschl. 3½ pCt. Zinsen, f. d. Akte von 500 Fres.)	„	38,50
Erforderlicher Staatszuschufs (für übernommene Zinsbürgschaft)	„	2 177 558

¹⁾ Betriebslänge = 4 714 km.

			1889
Mittlere Einnahme:			
für 1 Betriebskm	Fres.		31 324
„ 1 Zugkm	„		4,02
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	„		17 449
„ 1 Zugkm	„		2,24
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme	pCt.		55,9
Zahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stück		1 367
Personenwagen	„		3 689
Gepäck- und Güterwagen	„		22 462
Beförderte Personen	Anz.		65 341 271
„ Güter	t		7 934 253
Geleistete Zugkm	km		36 055 318
Mittlerer Ertrag:			
für 1 Person	Fres.		1,013
„ 1 t Gut	„		7,41

Im Personenverkehr ergeben sich in 1889 für das Gesamtnetz:

	Durchschnittliche Roh- einnahme ¹⁾ für 1 Person	Es kommen von:	
		1 000 Personen	1 000 Fres. Einnahme
	Fres.	Anzahl	Fres.
für I. Klasse	1,563	118,3	182,4
„ II. „	0,760	556,3	417,2
„ III. „	1,247	325,4	400,4
überhaupt	1,013	—	—

¹⁾ Ohne Steuern und Frachtermäßigungen.

4. Paris-Orléansbahn.

Es war:

1889

Mittlere Betriebslänge	km	6 074 ¹⁾
Davon im Hauptnetz	„	5 106
Verwendetes Anlagekapital	Fres.	1 862 866 294
Gesellschaftskapital am Jahresschluss	„	1 905 640 903
Gezahlte Dividende (einschl. 15 Fres. Zinsen f. d. Akte von 600 Fres.)	„	58,50
Erforderlicher Staatszuschuss (für übernommene Zinsbürgschaft)	„	8 040 654
Zahl der Betriebsmittel:		
Lokomotiven	Stück	1 323
Personenwagen	„	3 076
Gepäck- und Güterwagen	„	26 371
Auf das Gesamtnetz ²⁾ kommen:		
an Roheinnahmen	Fres.	170 689 724
„ Ausgaben	„	83 712 589
„ Ueberschufs	„	86 977 135

Für das Hauptnetz der Paris-Orléansbahn ergeben sich für das Jahr 1889 nachstehende Zahlen:

1889

Mittlere Betriebslänge	km	5 106
Verkehrseinnahme:		
für 1 Betriebskilometer	Fres.	32 282,50
„ 1 Zugkilometer	„	5,27
Betriebsausgabe:		
für 1 Betriebskilometer	„	15 353,12
„ 1 Zugkilometer	„	2,51
Verhältnis der Ausgabe zur Einnahme	‰	47,56
Zahl der beförderten Personen	Anz.	21 581 127
„ „ „ Gütertonnen	t	8 078 795
Geleistete Zugkilometer	km	31 248 197
darunter im Personenverkehr (in Proz.)	‰	55,93

¹⁾ Betriebslänge am Jahresschluss 6 094 km. Dazu im Bau 691 km und in Vorbereitung 752 km.

²⁾ Hauptnetz und neue Linien.

		1889
Mittlere Fahrt:		
für 1 Person	km	58,5
„ 1 Tonne Gut	„	178
Mittlerer Ertrag:		
für 1 Person	Frcs.	2,52
„ 1 Personenkilometer	„	0,0429
„ 1 Tonne Frachtgut	„	10,88
„ 1 Tonnenkilometer	„	0,0606
Für das Hauptnetz entfallen (in Prozenten):		
a) von der Verkehrseinnahme:		
auf Personenverkehr		41,81
„ Güterverkehr		58,19
b) von der Betriebsausgabe:		
auf Allgemeinkosten		10,07
„ Betriebsdienst		30,20
„ Zugdienst (einschl. Unterhaltung der Betriebsmittel)		34,62
„ Bahnunterhaltung		16,71
dazu	zusammen	91,60
auf Erneuerung der Bahn und Betriebsmittel . .		8,40
Von der Einnahme für 1 Zugkilometer kommen:		
auf Personenverkehr	Frcs.	2,20
„ Güterverkehr	„	3,07
	zusammen Frcs.	5,27

Im Personenverkehre des Hauptnetzes kommen in 1889:

	Von 1000		Durchschnittl. Ertrag		Durchschnittliche Fahrt für 1 Person
	Personen	Frcs. Einnahme	1 Person	für 1 Personenkilometer	
	Anzahl	Frcs.	Frcs.	Frcs.	km
auf die I. Klasse	45,1	224,2	12,50	0,0754	165
„ „ II. „	113,2	174,4	3,88	0,0496	78
„ „ III. „	841,7	601,4	1,80	0,0358	50
überhaupt			2,52	0,0429	58,5

Die Kosten der Zugkraft (einschließlich Unterhaltung der Betriebsmittel) stellten sich für 1 Zugkilometer für das Hauptnetz auf 0,868 Frcs.

5. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Französisches Netz¹⁾.

	1889
Mittlere Betriebslänge km	8 015 ²⁾
Verwendetes Anlagekapital Frcs.	4 005 225 105
Gesellschaftskapital am Jahresschluss „	4 064 597 562
Gezahlte Dividende (f. d. Aktie von 500 Frcs. einschließlich Zinsen) „	55,00
Erforderlicher Staats-Zinszuschuss „	— ³⁾
Mittlere Einnahme ⁴⁾ :	
für 1 Betriebskm Frcs.	43 109,74
„ 1 Zugkm „	5,954
Mittlere Ausgabe:	
für 1 Betriebskm „	18 814,56
„ 1 Zugkm „	2,599
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme pCt.	43,64
Reinertrag:	
für 1 Betriebskm Frcs.	24 295,18
„ 1 Zugkm „	3,355
Anzahl der Betriebsmittel:	
Lokomotiven Stück	2 450
Personenwagen „	5 295
Gepäck- und Güterwagen „	84 047
Beförderte Personen Anz.	39 090 880
„ Güter t	20 145 029

¹⁾ Ohne Rhône-Mont-Cenisbahn (144 km) und algerischen Linien (513 km).

²⁾ Betriebslänge = 8 070 km. Dazu 401 km im Ban und 1033 km in Vorbereitung.

³⁾ Es konnte eine Rückzahlung geleistet werden und zwar:

für 1889 = 4 147 020 Frcs.

⁴⁾ Ohne Verkehrsteuer.

			1889
Geleistete Personenkm	km		2 130 280 701
„ Tonnenkm	tkm		3 744 408 001
„ Zugkm	km		58 037 177
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	„		54
„ Tonne	„		185,87
Mittlerer Ertrag:			
für 1 Person	Frcs.		2,69
„ 1 Tonne	„		9,9343
„ 1 Personenkm	„		0,04938
„ 1 Tonnenkm	„		0,05345
Kosten der Zugkraft: ¹⁾			
für 1 Zugkm	„		0,8545
Von der Verkehrseinnahme ²⁾ entfallen:			
auf Personenverkehr	pCt.		38,82
„ Güterverkehr	„		61,18
Von der Ausgabe kommen:			
auf Verwaltungskosten	„		7,32
„ Betriebsdienst	„		40,72
„ Zugdienst (einschl. Unterhaltung der Betriebsmittel)	„		32,89
„ Bahnunterhaltung	„		19,07

Im Personenverkehr kommen in 1889:	Mittlerer Ertrag für 1 Person	Es kommen auf 1000	
	Frcs.	Personen Anzahl	Frcs. Einnahme
auf I. Klasse	11,47	59	253
„ II. „	4,74	122	215
„ III. „	1,75	819	532
überhaupt	2,69	.	.

¹⁾ Einschl. Unterhaltung der Betriebsmittel.

²⁾ Ohne Verkehrsteuer.

Für 1 Zugkilometer stellt sich die Einnahme:

1889

in Personenzügen auf	Fres.	4,190
„ Güterzügen auf	„	8,601
überhaupt	„	5,954

Bezüglich der Betriebsergebnisse der Rhône—Mont Cenisbahn und der algerischen Linien ergeben sich für 1889 die nachstehenden Zahlen.

Es betrug für 1889:	Rhône—Mont Cenisbahn (Cnloz-Modane)	Algerische Linien
Betriebslänge km	144 ¹⁾	513 ²⁾
Verwendetes Anlagekapital Fres.	114 448 651	166 369 508
Einnahme „	5 620 789	8 732 334
Ausgabe „	3 404 837	5 324 303
Staatszinszuschufs ³⁾ „	2 413 000	827 713

6. Südbahn.

Es betrug:

1889

Mittlere Betriebslänge km	2 935 ⁴⁾
Davon im Hauptnetz „	2 594
Verwendetes Anlagekapital Fres.	1 138 202 625
Gezahlte Dividende (einschl. Zinsen f. d. Aktie von 500 Fres.) „	50,00
Erforderlicher Staatszuschufs (für übernommene Zinsbürgschaft) „	10 348 432

¹⁾ Cnloz—Modane 133 km (im Betriebe der P. L. M. bahn) und
Modane—Grenze 11 „ (im Betriebe der italienischen Mittelmeerbahn).

²⁾ Algier—Oran 426 km und
Philippeville—Constantine 87 „ .

³⁾ Für übernommene Zinsbürgschaft (gegen Verpfändung der Betriebsmittel).

⁴⁾ Betriebslänge am Jahresschluss 2984 km. Außerdem noch im Ban und in Vorbereitung 1350 km.

1889			
Mittlere Einnahme: ¹⁾			
für 1 Betriebskm	Fres.	29 662	
„ 1 Zugkm	„	5,2939	
Mittlere Ausgabe:			
für 1 Betriebskm	„	14 881	
„ 1 Zugkm	„	2,6559	
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme	pCt.	50,2	
Betriebsmittel: ²⁾			
Lokomotiven	Stück	807	
Personenwagen	„	1 667	
Gepäck-, Postwagen u. dgl.	„	1 176	
Güterwagen	„	20 726	
Sonstige Wagen	„	988	
Beförderte Personen	Anz.	12 685 402	
„ Frachtgüter	t	5 637 610	
Geleistete Zugkm	km	16 445 052	
Durchschnittliche Fahrt:			
einer Person	„	48,3	
„ Tonne Gut	„	143,3	
Mittlerer Ertrag: ³⁾			
für 1 Person	Fres.	2,62	
„ 1 Personenkm	„	0,0542	
„ 1 t Frachtgut	„	9,14	
„ 1 Tonnenkm	„	0,0638	
Kosten der Zugkraft für 1 Zugkm	„	0,865	
„ „ Bahnunterhaltung für 1 Bahnkm . . .	„	3 666	
Von der Roheinnahme (einschl. Steuern) kommen:			
auf Personenverkehr (einschl. Gepäck u. dgl.)	pCt.	41,69	
„ Güterverkehr (einschl. Verschiedenes) .	„	58,31	

¹⁾ Ohne Steuern u. dgl. (Comptes d'ordre).²⁾ Mittlerer Bestand.³⁾ Einschl. Verkehrssteuer n. dergl.

Von der Ausgabe entfallen:

auf Verwaltungskosten	pCt.	10,80
„ Betriebsdienst	„	32,00
„ Zugdienst und Betriebsmittel	„	32,57
„ Bahnunterhaltung	„	24,63

Für das Hauptnetz der Südbahn kommen im Personenverkehr:

	Mittlerer Ertrag für 1 Person	auf 1000	
	Frcs.	Personen Anzahl	Frcs. Ein- nahme Frcs.
auf I. Klasse	10,28	55	206
„ II. „	4,48	116	191
„ III. „	1,98	829	603
überhaupt	2,75	.	.

Der Betrieb des Kanalnetzes der Südbahngesellschaft ergibt für 1889 die nachstehenden Zahlen:

Betriebslänge	km	495 ¹⁾
Beförderte Gütertonnen	t	503 378
Durchschnittliche Fahrt einer Tonne	km	64,1
Auf 1 km kommen:		
an Einnahme	Frcs.	2 794,55
„ Ausgabe	„	2 036,67
Durchschnittsertrag:		
für 1 Tonne Gut	„	2,045
„ 1 Tonnenkilometer	Cts.	3,189

¹⁾ Seitenkanal zur Garonne 208,5 km und
Südkanal 286,5 „
495,0 km.

Aus den vorstehenden Uebersichten ergibt sich für das Gesamtnetz der Staatsbahnen und der 6 großen Gesellschaften die nachstehende Zusammenstellung der Hauptbetriebsergebnisse für 1889:

Gegenstand	Staatsbahnnetz	Bahnnetz der 6 großen Gesellschaften:					
		Nordbahn ¹⁾	Ostbahn	Westbahn	Paris-Orléansbahn	Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ²⁾	Südbahn
Betriebslänge:							
am Jahresschluss . . . km	2 629	3 593	4 509	4 714	6 094	8 070	2 954
im Jahresdurchschnitt . .	2 625	3 591	4 499	4 629	6 074	8 015	2 935
Auf 1 Betriebskm kommen:							
an Einnahme ³⁾ . . . Frs.	13 386	54 483	31 917	31 324	28 102	43 110	29 662
„ Ausgabe . . . „	10 247	26 066	19 095	17 449	13 782	18 815	14 881
„ Ueberschufs . . . „	3 139	28 417	12 822	13 875	14 320	24 295	14 781
Verhältnifs von Ausgabe zur Einnahme . . pCt.	76,34	47,8	59,8	55,9	49,0	43,64	50,3
Befördert sind:							
Personen Anz.	8 293 378	33 453 232	39 083 204	65 341 271	—	39 090 880	12 685 402
Frachtgüter t	2 942 707	22 209 293	12 637 602	7 934 253	—	20 145 029	5 637 610
Durchschnittliche Fahrt:							
einer Person . . . km	45,9	41	28,86	—	—	54	48,3
„ Gütertonne . . . „	114,7	101	117,64	—	—	185,87	143,3
Durchschnittsertrag:							
für 1 Personenkm . . Cts.	4,14	4,45	5,18	—	—	4,94	5,42
„ 1 Gütertkm . . . „	5,42	4,88	5,21	—	—	5,33	6,38
Betriebsmittel:							
Lokomotiven . . . Stück	531	1 596	1 355	1 367	1 323	2 450	807
Personenwagen . . . „	1 762	4 726	2 923	3 689	3 076	5 295	1 667
Güterwagen u. dergl. „	14 101	45 800	28 346	22 462	26 371	84 067	22 890
Geleistet sind:							
Zugkm	12 082 560	41 365 010	33 072 965	36 055 318	—	—	16 445 052

Der französische Staat hat in Folge übernommener Zinsbürgschaft in dem Jahre 1888 und 1889 als Zinszuschüsse zahlen müssen:

¹⁾ Französisches Netz.

²⁾ Ohne Rhône-Mont Cenisbahn.

³⁾ Ohne Verkehrssteuer.

	1888 Frs.	1889 Frs.
Für die Ostbahn-Gesellschaft	10 339 132	5 212 152
„ „ Westbahn-Gesellschaft	11 742 731	2 177 558
„ „ Paris-Orléansbahn-Gesellschaft . . .	16 222 859	8 040 654
„ „ Südbahn-Gesellschaft	12 032 339	10 348 432
zusammen	50 337 061	25 778 796
Davon kommen in Abzug die von der Paris- Lyon-Mittelmeerbahn zurückgezahlten Be- träge von	1 003 583	4 147 020
bleiben	49 333 478	21 631 776
dazu Rhône-Mont-Cenisbahn	2 663 000	2 413 000
mithin	51 996 478	24 044 776

Diese Zuschüsse haben sich also im Jahre 1889 gegenüber dem Vorjahre erheblich vermindert.

Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Jahre 1889/90.¹⁾

Am 31. März 1890 betrug der Umfang des britisch-ostindischen Eisenbahnnetzes 16 095¹/₄ Meilen²⁾ (25 897 km). Eröffnet wurden im Laufe des Jahres 1889/90 im Ganzen 869¹/₄ Meilen, davon kommen:

209¹/₄ Meilen auf die Bengal-Nägpurbahn,
165 „ „ „ Indian Midlandbahn,
199¹/₂ „ „ „ Southern Mahrattabahn.

Die Gesamtlänge von 16 095¹/₄ Meilen vertheilt sich auf 56 Bahnen, wie folgt:

Kaiserliche Staatsbahnen im Privatbetrieb (12 Bahnen)	mit	6 006 ³ / ₄ Meilen
„ „ „ Staatsbetrieb (17 „)	„	5 048 ³ / ₄ „
Privatbahnen mit Zinsbürgschaft . . . (4 „)	„	3 243 „
„ „ Unterstützungen . . . (8 „)	„	595 „
Bahnen einheimischer (native) Staaten . . (4 „)	„	546 ¹ / ₄ „
„ „ im Privatbetrieb . . (7 „)	„	472 ³ / ₄ „
„ „ „ Staatsbetrieb . . (2 „)	„	124 „
Fremdländische Bahnen ³⁾ (2 „)	„	58 ³ / ₄ „
zusammen 56 Bahnen		16 095 ¹ / ₄ Meilen,
davon zweigeleisig		1 033 „

In der Zeit vom 31. März bis 28. Mai 1890 wurden weitere 211 Meilen (340 km) dem Betriebe übergeben.

¹⁾ Vergl. „Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens in den Jahren 1887/88 und 1888/89“ im Archiv 1890 S. 458 u. ff. Die nachfolgenden Angaben sind entnommen aus dem amtlichen Berichte der britisch-ostindischen Eisenbahnbehörde: Administration Report on the Railways in India for 1889—90 by L. Conway-Gordon, Director General of Railways. Part I. Simla 1890.

²⁾ Die Längenangaben beziehen sich durchgehends auf englische Meilen.
1 engl. Meile 1,609 km.

³⁾ Portugiesisch Westindien (51 Meilen) und Pondichéry (7³/₄ Meilen).

Die Gesamtlänge der für den Bau genehmigten Bahnstrecken betrug am 31. März 1890 = $17\,748\frac{3}{4}$ Meilen, von welchen am 28. Mai 1890 im Ganzen $16\,306\frac{1}{4}$ Meilen ($26\,237$ km) im Betriebe standen.

Von den am 31. Dezember 1889 betriebenen Bahnen ($15\,817\frac{1}{4}$ Meilen) hatten eine Spurweite:¹⁾

von 5' 6"	engl. (Normalspur 1,676 m)	9 346 $\frac{1}{2}$ Meilen,	
„ 3' 3 $\frac{3}{8}$ "	„ (Meterspur 1,0 m)	6 182 $\frac{1}{2}$ „	
„ 2' 6"	„ (0,76 m)	179 $\frac{1}{4}$ „	} = 288 $\frac{1}{4}$ Meilen.
„ 2'	„ (0,61 „)	81 $\frac{3}{4}$ „	
„ 4'	„ (1,22 „)	27 $\frac{1}{4}$ „	
zusammen 15 817 $\frac{1}{4}$ Meilen.			

Das Anlagekapital für 15 841²⁾ Meilen am 31. Dezember 1889 im Betriebe befindlicher Bahnen beziffert sich auf 20 505 lakhs Rupien³⁾, die Durchschnittskosten für die Betriebsmeile stellen sich auf 125 039 Rupien.

Die Roheinnahme sämtlicher Bahnen (ausschl. der portugiesischen Strecke), einschl. des Dampfbootdienstes, betrug im Kalenderjahre 1889 204 936 629 Rupien, davon kommen:

31,77 pCt.	auf die Bahnen mit Zinsbürgschaft,
22,25 „ „ „	ostindische Bahn,
14,92 „ „ „	übrigen Staatsbahnen im Privatbetrieb,
26,87 „ „ „	„ „ „ Staatsbetrieb,
4,19 „ „ „	übrigen Linien.

Auf den Personenverkehr entfielen 33,66 pCt. der Einnahmen,

„ „ Güterverkehr „ 63,56 „ „ „

Die Betriebsausgaben betrugen in 1889 = 103 774 007 Rupien d. h. 50,64 pCt. der Roheinnahme.

Die Reineinnahme (101 162 622 Rupien) ergibt eine Verzinsung des Anlagekapitals der Betriebsstrecken mit 4,93 pCt. für 1889. Das wirkliche finanzielle Ergebnis beim Betriebe der indischen Bahnen stellt sich

¹⁾ Die militärischen Bahnen an der Nordwestgrenze haben die Normalspur, dagegen die $1\,671\frac{3}{4}$ Meilen lange Rajpntana-Malvalinie, sowie sämtliche Bahnen in Birma (553 Meilen) die Meterspur. Um den Uebelstand der verschiedenen Spurweiten für den Verkehr thunlichst zu beschränken, ist die Regierung bestrebt, die Meterspur nur für einzelne Gebiete fernerhin zu gestatten.

²⁾ In dieser Zahl sind mit enthalten 73,25 Meilen vorübergehend außer Betrieb gesetzte und 9,88 Meilen noch nicht eröffnete Strecken. Dagegen sind hier die fremden Strecken nicht einbezogen.

³⁾ 1 lakh = 100 000 Rupien, 1 Rupie ist = 1,50 \mathcal{M} zu rechnen (wegen des Kursrückganges der Silberrupie). In den früheren Mittheilungen war 1 Rupie = $\frac{2}{10}$ = 2 \mathcal{M} angenommen.

für den Staat weit ungünstiger in Folge der unverhältnißmäßig hohen Zinszahlungen für übernommene Zinsbürgschaften.¹⁾ Für 1888/89, für welches Jahr der Abschluß erst vorlag, betrug der Reinverlust 20 903 454 Rupien.²⁾

Der Verlust beim Betriebe des indischen Bahnnetzes kann auf etwas über 180 lakhs Rupien (27 Millionen *₹*) jährlich geschätzt werden.

Im Anschluß an die bisherigen Mittheilungen folgt nachstehend eine Zusammenstellung der wichtigsten statistischen Angaben für das Berichtsjahr 1889/90 im Vergleich zum Vorjahre.

Die Entwicklung des britisch-ostindischen Eisenbahnnetzes gestaltete sich in 1889/90 wie folgt:

Bahnen	Am 31. März 1890 waren:		
	zum Ban genehmigt	davon	
		im Betriebe	doppel- gleisig
	Meilen		
Kaiserliche Staatsbahnen:			
im Privatbetrieb	6 829 ³ / ₄	6 006 ³ / ₄	475 ¹ / ₂
„ Staatsbetrieb	5 430 ³ / ₄	5 048 ³ / ₄	40 ³ / ₄
Privatbahnen:			
mit staatlicher Zinsbürgschaft . .	3 243	3 243	516 ³ / ₄
anderweit unterstützte	764	595	—
Eisenbahnen einheimischer (na- tive) Staaten:			
im Privatbetrieb	724	472 ³ / ₄	—
„ Staatsbetrieb	124	124	—
„ eigenen Betrieb	575	546 ¹ / ₄	—
Fremdländische Bahnen	58 ³ / ₄	58 ³ / ₄	—
zusammen	17 748 ³ / ₄	16 095 ¹ / ₄	1 033
dagegen am 31. März 1889	17 506 ¹ / ₂	³⁾ 15 241 ¹ / ₂	933 ¹ / ₄

¹⁾ Diese Zinsbürgschaften erhöhten sich wesentlich in Folge des Sinkens des Silberpreises in dem Berichtsjahre. Die Zinsbürgschaften sind durchweg in Gold geleistet, und der Werth des Silbers sank im Jahre 1888/89 so tief, daß eine Zinsbürgschaft von 4³/₄ pCt. in Gold einer solchen von 7 pCt. in Silber gleichkam. Selbstverständlich sind derartige Verluste außer jedem Zusammenhang mit dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb.

²⁾ Nur die ostindische Bahn brachte einen Gewinn von 2 759 990 Rs.

³⁾ Berichtigte Zahl.

Das Gesamtbaukapital des ostindischen Bahnnetzes (einschl. der Kosten für die im Bau befindlichen Strecken, für Vorarbeiten n. dergl.) betrug am 31. Dezember 1889 = 2 136 321 008 Rupien,

(„ 31. „ 1888 = 1 968 741 080 „).

Für die Betriebsstrecken ergibt sich das Anlagekapital wie folgt:

Bahnen	Betriebs- länge	Am 31. Dezember 1889 betrug das Anlagekapital		
		überhaupt ¹⁾	durchschn. für 1 Meile	ins- gesamt ²⁾
	Meilen	Rupien		
Kaiserliche Staatsbahnen:				
im Privatbetrieb	5 853,94	706 183 569	120 634	730 612 122
„ Staatsbetrieb	5 047,30	647 344 175	128 258	674 715 246
Privatbahnen:				
mit staatlicher Zinsbürgschaft	8 243,00	521 013 955	160 657	536 563 651
anderweit unterstützte . . .	596,02	36 224 398	60 879	38 509 036
Bahnen einheimischer Staaten:				
im Privatbetrieb	472,49	43 069 202	94 227	43 995 766
„ Staatsbetrieb	107,94	6 084 714	56 371	6 283 918
„ eigenen Betrieb	520,96	19 336 735	37 116	19 781 255
zusammen ³⁾	15 841,00	1 979 256 748	125 039	2 050 460 994
dagegen am 31. Dezember 1888	14 459,97	1 930 437 574	127 874	1 968 741 080

Der Zinsverlust des Staates beim Betriebe des ostindischen Bahnnetzes stellte sich für die Zeit von 1858/59 bis 1888/89 wie folgt:

Bahnen	Zinserforderniß 1858/59—1888/89	Reinerträge 1858/59—1888/89	Gewinn (+) Verlust (—)
	Rx ⁴⁾	Rx ⁴⁾	Rx ⁴⁾
Bahnen mit staatlicher Zinsbürgschaft	116 887 004	82 218 738	— 34 673 266
Staatsbahnen	24 156 157	16 308 680	— 7 847 477
Kaiserliche Bahnen im Privatbetrieb	2 604 289	478 039	— 2 126 250
Ostindische Eisenbahn	19 286 823	26 204 824	+ 6 918 001

Gesamtverlust 1858/59—1888/89 = 37 728 902 Rx.

¹⁾ Ausschl. Dampfschiffdienst.

²⁾ Einschl. „

³⁾ Die wirkliche Betriebslänge am 31. Dezember 1889 (ohne fremdländische Linien (Pondichéry 7,35 Meilen und portugiesisch Westindien 51,00 Meilen) betrug 15 758,67 Meilen.

⁴⁾ Rx = 10 Rupien (Rs.) = £

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse¹⁾ für die Jahre 1888 und 1889 sind nachstehend zusammengestellt:

	1888	1889
Betriebslänge am Jahresschluss . . . Meilen	14 459,97	15 758,67 ²⁾
„ im Jahresdurchschnitt „	14 378,54	15 382,48
Verwendetes Baukapital . . . Rs	1 930 432 574	2 050 460 994
Durchschnittl. für die Meile ³⁾ . . „	127 874	125 039
Roheinnahme „	197 644 749	204 936 629
Betriebsausgabe „	98 743 474	103 774 007
„ in Proz. der Einnahme pCt.	49,96	50,64
Reinertrag Rs	98 901 275	101 162 622
„ in Proz. des Anlagekapitals pCt.	5,12	4,93
Beförderte Personen Anz.	103 156 013	110 650 472
„ Gütertonnen tons	22 393 202	22 249 111
Zurückgelegte Personenmeilen . . . Anz.	4 349 054 980	4 676 868 298
Geleistete Gütertonnenmeilen . . . „	3 576 997 334	3 643 797 257
„ Zugmeilen ⁴⁾ „	50 109 119	51 177 777
Einnahmen im Personenverkehr . . Rs	64 350 321	68 986 147
„ „ Güterverkehr „	127 903 904	130 266 102
Sonstige Einnahmen (einschließlich Dampferdienst) „	5 390 524	5 684 380
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stück	3 528	3 662
Personenwagen „	8 243	8 665
Sonstige der Personenbeförderung dienende Wagen (ausschl. Bremswagen) „	1 212	1 275
Güterwagen (ausschl. Bremswagen) „	63 609	66 065
Bremswagen „	2 763	2 896

¹⁾ Einschl. Dampferdienst.

²⁾ Ohne die fremdländischen Bahnen und die zeitweis außer Betrieb gesetzten Strecken. Einschl. der fremdländischen Linien (58,94 Meilen) stellt sich die Betriebslänge auf 15 817 ¹/₄ Meilen.

³⁾ Ohne Dampferdienst.

⁴⁾ In Personen- und Güterzügen.

Auf die Betriebsmeile kommen:

	1888	1889
Beförderte Personen Anz.	7 174	7 193
„ Gütertonnen t	1 557	1 446
Erzielte Einnahme Rs	13 746	13 367

Von der Gesamteinnahme entfielen:

auf Personenverkehr pCt.	32,56	33,66
„ Güterverkehr „	64,71	63,56
„ sonstige Einnahmen „	2,73	2,78

Für die Zugmeile ergaben sich:

Einnahme aus Personenverkehr . . . Rs	3,99	3,35
„ „ Güterverkehr „	4,19	4,26
zusammen „	3,88	3,89
dazu sonstige Einnahmen „	0,11	0,11
Gesamteinnahme „	3,94	4,00
Ausgabe „	1,97	2,03
mithin Ueberschufs „	1,97	1,97

Gegenüber dem Vorjahre betrug für 1889 die Zunahme

in der Zahl der beförderten Personen . .	7,27 pCt.
„ „ Einnahme aus dem Personenverkehr	7,29 „
„ „ „ „ Güterverkehr .	2,07 „

Von der Gesamtzahl der in 1889 beförderten Personen kamen:

auf die 1. Klasse	0,39 pCt.
„ „ II. „	2,25 „
„ „ beiden untersten Klassen	97,36 „

Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug:

in 1. Klasse	76 Meilen,
„ II. „	51 „
„ den beiden untersten Klassen	42 „

Durchschnittlich kostete die Meile Fahrt:

in 1. Klasse	12,8 Pies, ¹⁾
„ II. „	5,0 „
„ den zwei untersten Klassen	2,4 „

¹⁾ 1 Pie = $\frac{\text{Rupie}}{192}$ = ungefähr 1 $\frac{3}{4}$ „. Nach dem niedrigen Kurs der Silberrupie nur etwa $\frac{3}{4}$ „.

Die Durchschnittseinnahme für die Personenzugmeile stellte sich auf 3,35 Rupien.

Für die Person und Meile ergaben sich:		Niedrigste Transport- kosten	Durchschn. Einnahme
bei Normalspur (ostindische Bahn)	Pies	0,78	2,69
„ Meterspur (Rajputana-Malwa Staatsbahn)	„	0,75	2,13

Im Güterverkehr betrug die durchschnittliche Einnahme für die Zugmeile 4,26 Rupien.

Die niedrigsten Transportkosten für die Gütertonne und Meile betrugen:

bei Normalspur (ostindische Bahn) 2,14 Pies bei einer Durchschnittseinnahme von 5,68 Pies,
 „ Meterspur (Bengal- und Nordwestbahn) 3,24 Pies bei einer Durchschnittseinnahme von 5,62 Pies.

Die Gesamtmenge der auf den ostindischen Eisenbahnen beförderten Güter und die bezüglichen Einnahmen ergaben:

für 1888 . 15 226 484 ¹⁾ und 118 649 192 Rupien,¹⁾
 „ 1889 . 15 695 184 „ „ 121 158 812 „

Die nachstehende Tabelle giebt eine Uebersicht der wichtigeren Waarengattungen, welche in 1888 und 1889 befördert sind.

Waarengattung	Beförderte Mengen		Erzielte Einnahme	
	1888 ¹⁾	1889	1888 ¹⁾	1889
	Tonnen		Rupien	
Kohlen	1 821 945	2 097 426	7 539 676	8 560 926
Baumwolle, roh	452 216	628 301	8 150 715	11 536 538
„ Twist und Garn	59 124	66 387	1 053 228	1 091 042
„ Stückgüter	277 587	278 480	6 075 596	6 164 850
Getreide	4 327 200	4 086 888	29 405 980	28 258 686
Häute und Felle	105 017	114 772	1 295 679	1 510 235
Jute	544 544	559 902	4 563 225	4 841 902
Metalle	352 747	368 139	4 554 400	4 512 413
Oele	133 487	156 767	1 557 375	1 805 287
Oelsaat	1 519 977	1 452 080	11 476 552	10 511 465

¹⁾ Berichtigte Zahlen.

Waarengattung	Beförderte Mengen		Erzielte Einnahme	
	1888 ¹⁾	1889	1888 ¹⁾	1889
	Tonnen		Rupien	
Opium	16 448	13 224	389 716	341 567
Eisenbahnschienen und Betriebsmittel	437 240	446 280	4 457 412	2 798 457
Salz	1 113 802	1 197 043	7 017 243	7 287 786
Zucker	820 970	896 406	5 776 771	6 065 186
Steine und Kalk	467 296	508 532	1 120 700	1 340 560
Thee	32 471	32 548	683 767	699 754
Bauholz	430 335	528 635	1 786 317	1 987 488
Tabak	127 697	141 293	1 142 826	1 341 253

Bezüglich des Getreideverkehrs Ostindiens ergibt sich gegen das Vorjahr eine Abnahme um 5,27 pCt.

Es sind befördert an Getreide und Sämereien:

in 1888 5 847 237 t¹⁾

„ 1889 5 538 968 „

An Weizen wurde auf den für die Ausfuhr in Betracht kommenden Bahnen gefahren:

	1888	1889
	Tonnen	
auf der Great Indian Peninsular Bahn	523 082	272 594
„ „ Bombay, Baroda und Central India Bahn	92 997	83 264
„ „ East India Bahn	260 550	177 511
„ „ North Western Bahn	298 002	422 870
zusammen	1 175 231	956 239

Die Getreideausfuhr der 3 Haupthäfen ergibt:

	1888	1889
	Tonnen	
für Bombay	489 823	310 565
„ Calcutta	149 446	78 900
„ Kurrachee	¹⁾ 153 479	350 008
zusammen	¹⁾ 792 748	739 563

¹⁾ Berichtigte Zahlen.

Die Anzahl der Beamten der ostindischen Bahnen betrug:

	Am 31. Dezember	
	1888	1889
Europäer	4 674	4 769
Ostindier	5 604	5 525
Eingeborene	233 307	227 923
zusammen	243 585	238 217

Die Eingeborenen stellten 95,68 pCt. der Gesamtzahl für 1889.

Beim Betriebe der ostindischen Bahnen sind in den Jahren 1889 und 1888 folgende Unfälle vorgekommen:

Es wurden:

	1888		1889	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
a) Reisende:				
ohne eigenes Verschulden	5	37	34	167
durch „ „ oder Unvorsichtigkeit	37	119	38	133
zusammen	42	156	72	300
b) Bedienstete:				
ohne eigenes Verschulden	36	104	25	84
durch „ „ oder Unvorsichtigkeit	156	495	140	531
zusammen	192	599	165	615
c) Sonstige Personen:				
beim Ueberschreiten von Uebergängen	12	11	14	15
„ unbefugten Betreten der Geleise (einschl. Selbstmörder)	219	77	259	82
aus anderweitigen Ursachen	17	9	24	12
zusammen	248	97	297	109
insgesamt	482	852	534	1 024
	1 334		1 558	

Die Gesamtzahl der durch Zugunfälle herbeigeführten Tötungen und Verletzungen von Reisenden und Bahnbediensteten betrug:

		1888	1889
Zahl der Zugunfälle		3 252	3 313
Reisende und sonstige Personen	{ getödtet	3	30
	{ verletzt	28	163
Bedienstete	{ getödtet	10	7
	{ verletzt	39	30
Es kam eine Tödtung auf {	Millionen Reisende }	51 ⁷ / ₁₃	34 ¹ / ₅
„ „ „ Verletzung „ {		4	7 ¹ / ₁₀

Unter den wichtigeren Linien, welche in 1889/90 dem Betriebe übergeben wurden, sind die Theilstrecken der Bengal—Nágpur Bahn zu nennen, die von Nágpur (Endstation der Great Indian Peninsularbahn) ausgehend nach ihrer Vollendung eine kürzere Verbindung zwischen Bombay und Calcutta herstellen, als die bisherige (in einem großen Bogen nach Norden über Allahabad führende) Schienenstrasse. 501 Meilen der neuen Linie sind bereits eröffnet und 326 Meilen noch im Bau. In Handelskreisen wird eine raschere Erschließung Indiens und Birmas durch schnelleren Ausbau des Bahnnetzes lebhaft gewünscht.

In Birma beträgt der Umfang des Bahnnetzes 553 Meilen, (vergl. auch Archiv 1890 S. 654/55), von denen die Strecke Tounsoo - Mandalay am 1. März 1889 eröffnet wurde. Die Bahnen sind sämtlich Staatsbahnen in Staatsbetrieb und haben Meterspur. Der Bau einer neuen Linie am rechten Ufer des Irawaddy von Sagaing (gegenüber Mandalay) nach Kawlin (144 Meilen) wurde im Dezember 1889 begonnen. Für die Fortsetzung dieser Linie nach Norden bis Mogoung (153 Meilen) sind die Vorarbeiten ausgeführt, auch ist eine Zweigbahn nach Katha (am rechten Ufer des Irawaddy) beabsichtigt, um eine Dampfverbindung nach Bhamo zu ermöglichen, weil wegen der Terrainschwierigkeiten vom Baue einer Eisenbahn abgesehen werden mußte. Aus demselben Grunde ist von der Anlage einer Schienenverbindung nach der chinesischen Grenze (auf dem linken Ufer des Irawaddy durch das Gebiet der Shanstaaten) abgesehen.

Die neueröffnete Linie Toungoo—Mandalay hat im ersten Betriebsjahre durch ihre Einnahmen die Betriebskosten und die Zinsen des Anlagekapitals gedeckt, ein Ergebnis, wie es keine indische Bahn bisher im ersten Betriebsjahre erzielte.

Für das laufende Jahr sind 5 Millionen Rupien für Bahnen in Birma bestimmt, welcher Betrag künftig alljährlich für Eisenbahnzwecke angewiesen werden soll.

Notizen.

Die Frage einer Reform der Personentarife, welche jetzt so vielerorts erörtert wird, giebt uns Veranlassung, eine Zusammenstellung der Einheitssätze und einige statistische Notizen über die Durchschnittseinnahmen für das Personenkilometer und über die Entwicklung des Personenverkehrs in verschiedenen Ländern zu bringen.

Einheitssätze deutscher Bahnen.

Bezeichnung der Eisenbahnen	Einfache Fahrt				Gepäck- fracht für 100 kg und 1 km in ϕ	
	I.	II.	III.	IV.		
	Klasse	Klasse	Klasse	Klasse		
für die Person und das km in ϕ						
I. Staatsbahnen.						
Badische Bahn:						
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	5,6	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—		
Bayerische Staatsbahn:						
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	3,5	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	—	—		
Main-Neckarbahn:						
Personenzüge	7,0	4,6	3,0	—		kein Freigepäck.
Schnellzüge	8,1	5,6	4,0	—		
Mecklenb. Friedrich-Franzbahn:						
Personenzüge	9,0	6,33	4,67	2,33	5,175	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	9,0	6,33	4,67	—		
Oberhessische Eisenbahn:						
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	—	5,0	25 kg Freigepäck.

Bezeichnung der Eisenbahnen	Einfache Fahrt				Gepäck- fracht für 100 kg und 1 km in %	
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse		
	für die Person und das km in %					
Oldenburgische Staatsbahn:						
Personenzüge:						
Lokalverkehr	6,0	4,5	3,0	2,5	4,0	25 kg Freigepäck.
direkter Verkehr . .	8,0	6,0	4,0	—	5,0	
Sächsische Staatsbahnen:						
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,0	5,33	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	10,0	7,5	5,0	—		
Württemberg. Staatsbahnen:						
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	3,5	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—		
Reichsbahnen:						
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	4,34	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—		
Preussische Staatsbahnen:						
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,0	5,0	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	9,0	6,67	4,67	—		
II. Privatbahnen:						
Pfälzische Bahnen:						
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	5,0	kein Freigepäck
Schnellzüge	9,1	6,4	—	—		
Hessische Ludwigsbahn:						
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	2,0	5,6	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—		
Lübeck-Büchener Bahn:						
Personenzüge	8,0	6,0	4,15	2,30	8,0	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	8,67	6,67	4,67	—		
Ostpreussische Südbahn:						
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,0	5,0	25 kg Freigepäck.
Marienburg-Mlawka:						
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,33	8,0	25 kg Freigepäck.
In Vorschlag gebrachte Sätze für alle deutschen Bahnen:						
Personenzüge	6	4	2	—	—	—
Schnellzüge	7	5	3	—		

Schon aus vorstehender Zusammenstellung für die wichtigsten deutschen Bahnen, welche die verschiedenartigen Rückfahrkarten u. s. w. nicht einmal enthält, ergibt sich die Schwierigkeit wenn nicht Unmöglichkeit, zu einem einheitlichen deutschen Personentarif zu gelangen, wenn man nicht hier und da auch einzelne Erhöhungen in den Kauf nehmen will. Denn so niedrige Einheitssätze, daß alle Erhöhungen auch bei den verschiedenartigen Rückfahr-, Rundreise- und Sommerkarten vermieden werden, würden schwerlich Aussicht auf Annahme seitens der beteiligten Bahnen haben. In Ungarn hat man sich so wenig wie in Oesterreich bei der durchgreifenden Tarifreform vor Erhöhungen gescheut.

Zum Vergleich mit den Einheitssätzen der deutschen Bahnen im Personenverkehr mögen die Einheitssätze einer Anzahl der wichtigeren außerdeutschen Bahnen hier folgen:

Bezeichnung der Eisenbahnen	Einfache Fahrt			Gepäck- fracht für 100 kg und 1 km in ö	
	I. Klasse für die Person und das km in ö	II. Klasse	III. Klasse		
Belgische Staatsbahn:					
Personenzüge	6,048	4,536	3,024	4,8	kein Freigepäck
Schnellzüge	7,360	5,670	3,78		
Große Belgische Zentralbahn:					
Personen- und Schnellzüge .	6,4	4,8	3,2	4,8	kein Freigepäck.
Französische Hauptbahnen:					
Schnellzüge und Personenzüge	9,856	7,392	5,42	4,4	30 kg Freigepäck.
Italienische Bahnen (Adriatisches und Mittelmeernetz):					
Personenzüge	9,04	6,328	4,072	3,616	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,944	6,968	4,59		
Holländische Eisenbahn:					
Personen- und Schnellzüge .	8,5	6,8	4,35	17 + 8,5 Abfert.-Gebühr	kein Freigepäck.
Niederländische Staatsbahn:					
Personen und Schnellzüge bis 50 km	8,5	6,8	4,35	2,38 + 68 Abfert.-Gebühr	kein Freigepäck.
50 „ 100 „	6,8	5,44	3,4		
101 „ 150 „	5,95	4,76	2,975		
151 „ 200 „	5,545	4,42	2,76		
über 200 „	5,1	4,08	2,55		

Bezeichnung der Eisenbahnen	Einfache Fahrt			Gepäck- fracht für 100 kg und 1 km in ₤	
	I. Klasse für die Person und das km in ₤	II. Klasse für die Person und das km in ₤	III. Klasse für die Person und das km in ₤		
Oesterreichische Staatsbahnen¹⁾:					
Personenzüge	6	4	2	4	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9	6	3		
Ungarische Staatsbahnen¹⁾:					
Personenzüge	6,5	5,2	3,21	1—50 kg auf 1—55 km 50 ₤	kein Freigepäck.
Schnellzüge	7,7	6,5	3,9	„ 56—100 „ 100 „	
				über 100 „ 200 „	
				51—100 kg entsprechend 100, 200 und 400 ₤	
				über 100 kg entsprechend 200, 400 und 800 ₤	
Russische Eisenbahnen²⁾:					
Personenzüge	6,72	5,01	2,81	für 5 kg und das km 1,11	16 kg Freigepäck.
Englische Eisenbahnen³⁾:					
Personen- und Schnellzüge .	11	7,5	5,5	1—48 km 212	I. Klasse 60 kg
				48—80 „ 424	II. „ 50 „
				80—240 „ 848	III. „ 30 „
				240—480 „ 1275	Freigepäck
				darüber 1700	
Schwedische Staatsbahnen:					
Personenzüge	7,54	5,88	3,92	11,2	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	9,52	6,72	4,48	für je 10 kg und 50 km	
Schweizerische Nordostbahn und Jura-Bern-Luzernbahn:					
Personen- und Schnellzüge .	8,32	5,54	4,16	4	kein Freigepäck.

¹⁾ Zum Parikurs. Die Sätze erhöhen sich theilweise dadurch, daß für jede angefangene Zone für die ganze Entfernung gezahlt werden muß. Bei der ungarischen Staatsbahn fallen über 225 km die Einheitssätze noch erheblich. Ermäßigte Rückfahrkarten bestehen nicht.

²⁾ Kurs 240.

³⁾ Durchschnittssätze nach dem Engineering No. 1317 Jahrg. 1891.

Neben diesen regelmässigen Einheitssätzen bestehen indess noch zahlreiche Ausnahmetarife in Gestalt von Rückfahr-, Rundreise-, Zeit-, Arbeiter-, Schülerkarten u. s. w., sodafs eine Vergleichung der regelmässigen Einheitssätze kein ganz sicheres Bild von der Höhe der Personentarife giebt. Besser ist dieselbe aus den Durchschnittserträgen für das Personenkilometer zu entnehmen, weshalb wir nachfolgende Zusammenstellung des Ertrags für 1 Personekm in Pfennigen folgen lassen:

	Französische Hauptbahnen	Oesterreich-Ungarische Bahnen
1880 . . .	4,08	4,53
1881 . . .	3,99	4,49
1882 . . .	3,88	4,38
1883 . . .	3,82	4,21
1884 . . .	3,77	4,08
1885 . . .	3,68	4,03
1886 . . .	3,68	4,01
1887 . . .	3,68	4,05
1888 . . .	3,68	4,06
1889 . . .	3,60	3,93

	Preussische Staatsbahnen
1880/81	3,47
1881/82	3,45
1882/83	3,43
1883/84	3,40
1884/85	3,38
1885/86	3,26
1886/87	3,22
1887/88	3,20
1888/89	3,19
1889/90	3,09

Im Jahre 1888 betrug die Einnahme für das Personenkilometer auf den belgischen Staatsbahnen 2,71 fl , auf den niederländischen Bahnen 4,14 fl , auf den italienischen Bahnen 1887 3,64 fl , auf den schwedischen Bahnen 1887 4,39 fl , auf den schweizerischen Bahnen 1888 4,30 fl , sonach fast überall mehr, als auf den preussischen Staatsbahnen. Mit den vorgeschlagenen neuen Einheitssätzen würden die Personentarife in Deutschland — zumal mit ihren erheblichen Erleichterungen des Nahverkehrs durch Zeit- und Arbeiterkarten im Grofsen und Ganzen die billigsten in Europa sein. In den Vereinigten Staaten von Amerika sind bekanntlich die

Personentarife sehr hoch,¹⁾ die Einnahme für das Personenkilometer betrug im Jahr 1888 5,90 M.

Die Entwicklung des Personenverkehrs auf den preussischen, österreichischen und ungarischen Staatsbahnen in den letzten Jahren ergibt sich aus folgender Tabelle:

Es wurden auf das Betriebskilometer gefahren Personenkilometer

	Preussische ²⁾ Staatsbahnen	Oesterreichische Staatsbahnen	Ungarische Staatsbahnen
1885	243 954	128 016	94 689
1886	254 026	126 476	83 774
1887	256 757	122 993	77 688
1888	265 278	122 116	70 605
1889	290 680	128 506	94 687 ³⁾
1890	noch nicht ermittelt.	165 651	noch nicht bekannt

Eingenommen wurden auf das Betriebskilometer im Durchschnitt:

	M	M	M
1885	7 961	4 592	3 675
1886	8 174	4 648	3 335
1887	8 221	4 429	3 253
1888	8 453	4 542	2 888
1889	8 966	4 883	3 142 ³⁾
1890	noch nicht bekannt.	5 190	noch nicht bekannt.

Auch die Entwicklung des Personenverkehrs und der Einnahmen war auf den preussischen Staatsbahnen, wie vorstehende Tabellen zeigen, günstig, und auch diese Zahlen liefern den Beweis, daß die jetzigen Personentarife der preussischen Staatsbahnen durch ihre Höhe den Verkehr nicht gehemmt haben. Andererseits sind die die ungarischen Staatsbahnen betreffenden Zahlen deshalb von hohem Interesse, weil sie zeigen, wie sehr der Personenverkehr auf denselben seit dem Jahre 1885 abgenommen hatte, und daß der Aufschwung, den der Verkehr seit Einführung des Zonentarifs im Jahre 1889 genommen hat, in diesem Jahre noch nicht genügt hat, um die Ergebnisse des Jahres 1885 ganz zu erreichen. Leider haben wir uns die entsprechenden Zahlen für 1890 noch nicht verschaffen

¹⁾ Zn vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 474.

²⁾ Bei den preussischen Staatsbahnen gelten die Zahlen für das Etatsjahr vom 1. April bis 31. März folgenden Jahres, weshalb auch die Ergebnisse für 1890 (1890/1891) noch nicht ermittelt werden konnten.

³⁾ Nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Personenkilometer für 1889: 560 548 322 (einschl. der in den früheren Jahrgängen der Statistik mitberücksichtigten Nebenbahnen, auf welchen ebenfalls der Zonentarif gilt), Betriebslänge für den Personenverkehr 5 920 km.

können, doch werden wir später, sobald dieselben vorliegen, die Tabelle vervollständigen.

Es haben zugenommen von 1885 bis 1889 bezw. 1890 auf das Betriebskilometer die Zahl der Personenkilometer:

auf den preussischen Staatsbahnen	um 19 % (1889)
„ „ österreichischen „	um 0,4 % (1889)
	[um 29 % (1890)]
„ „ ungarischen „	um 0,0 % (1889)
die Einnahmen von 1885 bis 1889 bezw. 1890	
auf den preussischen Staatsbahnen	um 12,6 % (1889)
„ „ österreichischen „	um 6 % (1889)
	um 13 % (1890)
„ „ ungarischen „	um—14,5 % (1889).

Schließlich bemerken wir noch, dass die Berechnung auf das Betriebskilometer allein geeignet ist, ein richtiges Urtheil zu ermöglichen; bei den hohen Zahlen über die Gesamtvermehrung des Personenverkehrs und der Einnahmen auf den ungarischen Staatsbahnen, auf welche oft hingewiesen ist, wird daher nicht außer Acht bleiben dürfen, dass das Netz der ungarischen Staatsbahnen durch Verstaatlichung von Privatbahnen u. s. w. in den letzten beiden Jahren sich nicht unerheblich vergrößert hat.

Kirchenwagen der transkaukasischen Eisenbahn. Die an Südbahänge des Kaukasusgebirges von Poti und Batum am Schwarzen Meere über Tiflis nach Baku am Kaspischen Meere führende „transkaukasische“ Eisenbahn berührt in einer Ausdehnung von 550 km Gebiete, welche eine anschießlich muhamedanische Bevölkerung haben, sodass die in diesen Gebieten stationirten zahlreichen Bediensteten griechisch-katholischer Religion und deren Familien keine Gelegenheit zur Befriedigung ihrer religiösen Bedürfnisse hatten. Um diesem Mangel abzuhelfen, ließ die Bahnverwaltung früher durch einen herumreisenden Geistlichen auf den Stationen Gottesdienst halten und hatte zu diesem Zwecke eine tragbare Kircheneinrichtung beschafft, mittelst deren die Warteräume zur Vornahme der gottesdienstlichen Handlungen eingerichtet wurden. Dies gab aber namentlich wegen der dadurch hervorgerufenen Störung des Personenverkehrs Veranlassung zu Unzuträglichkeiten, weshalb die Bahnverwaltung mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten einen besonderen Eisenbahnwagen für kirchliche Zwecke hat bauen lassen. Dieser Wagen hat, wie die Zeitschrift „Der Ingenieur“ mittheilt, eine Kastenlänge von 14,7 m. wovon 3,8 m für den Altarbau verwendet sind, und ruht auf 2 Drehgestellen mit zusammen 8 Rädern. Im Innern ist der Wagen ganz in der Art der griechischen Kirche ausgestattet, äußerlich durch einen

kleinen Glockenthurm und ein Kreuz gekennzeichnet. Der Wagen wurde in der Hauptwerkstätte der transkaukasischen Bahn in Tiflis gebaut und verkehrt seit dem Sommer 1890 regelmäßig auf der Bahn mit einem besonders dafür bestellten Geistlichen, welcher auf den Stationen, auf denen dafür ein Bedürfnis vorliegt, Gottesdienst abhält. In diesem Wagen wurde am 16. September 1890 auch der religiöse Theil der bei Gelegenheit der Eröffnung des Suramtunnels stattgehabten Feier abgehalten.

Die Vermehrung des Güterwagenparks der großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen um 295 Wagen und zwar 90 Arbeitswagen, 125 gedeckte Güterwagen, 50 offene Hochbordwagen, 10 Plateauwagen und 20 offene Niederbordwagen ist auf Antrag der Regierung vom 17. Februar vom Landtage am 27. Februar 1891 beschlossen worden, auch hat der Landtag zu diesem Zwecke außer den im Staatsvoranschlag bereits vorgesehenen 250 000 \mathcal{M} weitere 800 000 \mathcal{M} bewilligt. In der Begründung wird u. a. bemerkt, daß die preussischen und elsafs-lothringischen Eisenbahngüterwagen auf den oldenburgischen Eisenbahnen im Etatsjahre 1887/88 4 419 096, in 1888/89 8 032 103 und 1889/90 10 015 959 Achskilometer mehr geleistet haben, als in den gleichen Zeiträumen die oldenburgischen Güterwagen auf den preussischen und Reichseisenbahnen. Als Mitglied des preussischen Staatsbahnwagenverbandes hatte die oldenburgische Staatsbahn bisher eine Pauschsumme von jährlich 53 270 \mathcal{M} zu zahlen. Wegen der Mehrleistungen der preussischen Eisenbahngüterwagen auf den oldenburgischen Eisenbahnen ist diese Pauschsumme für das Jahr 1891/92 auf 100 000 \mathcal{M} erhöht worden. Man hofft, daß nach Vermehrung des Güterwagenparks die Pauschsumme allmählich wieder sich vermindern wird.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Columbien. Zur Fortsetzung der im Archiv 1887 Seite 295 unter 7 bezeichneten Theilstrecke der Caukabahn von Buenaventura nach Córdoba (27 km) ist kürzlich die Konzession zum Bau der Strecke Córdoba nach Cali ertheilt worden. Die Bahn soll eine Spurweite von 1 m erhalten und innerhalb 4 Jahren vollendet, auch die Theilstrecke Buenaventura nach Córdoba entsprechend erweitert werden. Die Bahn innerhalb weiterer 5 Jahre von Cali bis Manizales weiterzubauen, ist in Aussicht genommen.

Eisenbahnbauten in Bolivia. Die von dem bolivianischen Nationalkongreß ertheilte Konzession zum Bau einer Eisenbahn von La Paz nach der peruanischen Grenze im Departement Puno — vergl. Archiv 1890 S. 488 — ist zurückgezogen worden. Dagegen ist der Bau und Betrieb

einer Eisenbahn von Oruro über La Paz nach der peruanischen Grenze mit Abzweigungen von Oruro nach Cochabamba und von Huyuni nach Posoti in Aussicht genommen. Der Staat übernimmt für den Zeitraum von 20 Jahren eine Zinsbürgschaft von 6 pCt. bei unentgeltlicher Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens. Der Bau der Bahn vom Paraguayflusse nach Santa-Cruz soll mit staatlicher Zinsbürgschaft von 6 pCt. einer englischen Unternehmung übertragen sein.

Finanzielles Ergebniss der preussischen Staatseisenbahnverwaltung für 1882/83 — 1891/92. In dem Aufsatz des vorigen Heftes des Archivs S. 228—238 ist auf S. 237 Spalte 3 der Reinüberschufs der Eisenbahnverwaltung bis Ende 1891/92 auf 933 779 778,12 \mathcal{M} berechnet, während in dem Aufsatz desselben Heftes „Erweiterung u. s. w. des preussischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1891“ dieser Reinüberschufs auf S. 284 unter 2b zu 931 099 000 \mathcal{M} angegeben wird. Die anscheinende Abweichung zwischen beiden, auf denselben Grundlagen beruhenden Angaben ist lediglich auf verschiedene, je für sich berechnete Gruppierung der Zahlen zurückzuführen.

In die letzterwähnte, abgerundete Summe (genau 931 099 170,04 \mathcal{M}) sind die aus dem Reinüberschusse getilgten Anleihen mit dem Nennbetrage von 33 164 148,87 \mathcal{M} eingerechnet, zu deren Einlösung ein Geldaufwand von 40 244 756,95 \mathcal{M} verwendet werden mußte, weil darunter Stücke der vormals kurhessischen Prämienanleihe von 1845 enthalten sind, für welche erhebliche Prämien zu zahlen waren. Der Geldaufwand ist in der Reinüberschufssumme von 933 779 778,12 \mathcal{M} voll berücksichtigt (Spalte 9 der Uebersicht auf S. 237). Dadurch ergibt sich zwischen beiden Angaben ein Unterschied von 7 080 608,08 \mathcal{M} . Andererseits sind in den 931 099 000 \mathcal{M} Beiträge zur Ausgleichung des Fehlbetrages im Staatshaushalte von 4 400 000 \mathcal{M} einbegriffen, welche auf Grund des § 1 des Garantiegesezes vom 27. März 1882 aus dem Bruttoüberschusse zu decken und deshalb in der Uebersicht auf S. 237 in Spalte 6 vor Ermittlung des Reinüberschusses abzusetzen waren.

Der zwischen den erwähnten 7 080 608,08 \mathcal{M} und 4 400 000 \mathcal{M} sich ergebende Unterschiedsbetrag von 2 680 608,08 \mathcal{M} entspricht der Abweichung zwischen beiden Hauptsummen.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Oktober, November und Dezember 1890 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschließlich der bayerischen) Eisenbahnen.

a) Betriebsergebnisse.

	Länge km	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1890 ab	vom 1. Januar 1890 ab
I. Oktober 1890.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen n. s. w.	33 133,51	102 856 409	3 105	591 604 983	122 615 307
gegen 1889	+ 854,83	+ 2 729 408	+ 2	+ 26 436 757	+ 6 165 015
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	66 014	2 481	—	636 146
gegen 1889	—	+ 1 693	+ 64	—	+ 6 427
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,32	3 874 147	2 075	—	32 987 453
gegen 1889	—	+ 330 387	+ 177	—	+ 534 239
Summe A	35 027,34	106 796 570	3 049	591 604 983	156 188 906
gegen 1889	+ 854,83	+ 3 061 483	+ 13	+ 26 436 757	+ 6 706 711
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1889	+ 107,37	+ 104 485	+ 28	+ 106 886	+ 320 378
II. November 1890.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen n. s. w.	33 255,32	90 720 289	2 732	672 092 090	134 441 315
gegen 1889	+ 807,98	+ 1 801 015	+ 105	+ 24 780 630	+ 6 000 353
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	63 408	2 385	—	702 725
gegen 1889	—	+ 2 606	+ 98	—	+ 9 491
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,32	3 261 889	1 751	—	36 286 265
gegen 1889	—	+ 13 323	+ 7	—	+ 555 251
Summe A	35 149,15	94 052 646	2 680	672 092 090	171 430 305
gegen 1889	+ 807,98	+ 1 311 733	+ 98	+ 24 780 630	+ 6 555 095

	Länge km	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1890 ab	vom 1. Januar 1890 ab
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung	1 342,73	817 549	609	3 624 437	3 650 553
gegen 1889	+ 107,26	+ 78 895	+ 11	+ 108 682	+ 407 903
III. Dezember 1890.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen n. s. w.	33 327,77	86 172 047	2 667	747 614 511	145 787 299
gegen 1889	+ 790,41	+ 706 302	+ 37	+ 24 805 952	+ 5 809 424
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	66 222	2 489	—	768 179
gegen 1889	—	+ 4 064	+ 153	—	+ 14 079
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,22	3 281 367	1 757	—	39 671 237
gegen 1889	—	+ 317 638	+ 170	—	+ 914 158
Summe A	35 221,60	89 519 636	2 543	747 614 511	186 176 715
gegen 1889	+ 790,41	+ 1 028 004	— 30	+ 24 805 952	+ 6 737 661
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung	1 342,73	792 286	591	4 056 287	4 019 585
gegen 1889	+ 107,26	+ 81 363	+ 16	+ 113 328	+ 480 520

b) Zugverspätungen.

	Betriebslänge km	In den fahrplanmäßigen		
		Schnell-	Personen-	gemischten
		Zügen wurden zurückgelegt Zugkm		
Oktober 1890 . . .	35 950,48	2 396 742	9 333 564	2 532 706
November 1890 . .	36 080,09	2 304 475	8 966 701	2 439 869
Dezember 1890 . .	36 154,59	2 290 783	9 325 539	2 270 304

Verspätungen der fahrplanmäßigen
Personenzüge im
Oktbr. 1890 Novbr. 1890 Dezbr. 1890

Im Ganzen	4 771	4 666	10 898 Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse	1 612	1 599	4 336 „
Also durch eigenes Verschulden	3 159	1) 3 067	2) 6 562 Züge

c) Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a) Oktober 1890.			
Entgleisungen 10	16	Reisende	getödtet 5 verletzt 11
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	36 218
stöße 7	34	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	1 4
Sa. 17	Sa. 50	Fremde	19 18
Sonstige . . . 236		Sa. 61	251
b) November 1890.			
Entgleisungen 6	25	Reisende	3 14
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	39 225
stöße 1	42	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	— 2
Sa. 7	Sa. 67	Fremde	19 18
Sonstige . . . 239		Sa. 61	259
c) Dezember 1890.			
Entgleisungen 23	31	Reisende	1 23
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	48 240
stöße 3	31	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	2 2
Sa. 26	Sa. 62	Fremde	21 17
Sonstige . . . 261		Sa. 72	282
			354

1) In Folge Hochwassers bezw. Ueberschwemmungen der Geleise sind 485 Züge ganz und 636 Züge streckenweise ausgefallen.

2) In Folge von Ueberschwemmungen der Geleise und von Schneeeverwehungen sind 35 Züge ganz, 59 Züge streckenweise ausgefallen sowie 28 Anschlüsse verfehlt.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Unfallversicherung.

Erkenntnis des Reichsgerichts (V. Zivilsenat) vom 19. April 1890 in Sachen des Berginvaliden H. K. zu D., Klägers und Revisionsklägers, wider den märkischen Knappschaftsverein zu B., vertreten durch seinen Vorstand daselbst, Beklagten und Revisionsbeklagten.

Anspruch auf Entschädigung aus dem Unfallversicherungsgesetz neben dem Anspruch auf statutenmäßige Unterstützung durch eine Hilfskasse.

Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884, § 8.

Aus den Gründen:

Der § 8 Abs. 1 des Reichsunfallversicherungsgesetzes lautet:

Die Verpflichtung der eingeschriebenen Hilfskassen, sowie der sonstigen Kranken-, Sterbe-, Invaliden- und anderen Unterstützungskassen, den von Betriebsunfällen betroffenen Arbeitern Unterstützungen zu gewähren, wird durch dieses Gesetz nicht berührt. Soweit auf Grund solcher Verpflichtungen Unterstützungen in Fällen gewährt sind, in welchen dem Unterstützten nach Maßgabe dieses Gesetzes ein Entschädigungsanspruch zusteht, geht der letztere bis zum Betrage der geleisteten Unterstützung auf die Kassen über, von welchen die Unterstützung gewährt worden ist.

Dieses Gesetz bezieht sich seinem Wortlaut nach auf die von Betriebsunfällen betroffenen Arbeiter, und bestimmt, daß die Verpflichtung der bezeichneten Hilfskassen, also unbedenklich auch der Kasse des beklagten Vereins, zur weiteren Gewährung der ihnen obliegenden Unterstützungen unberührt bleibt. Andererseits giebt es diesen Hilfskassen einen Entschädigungsanspruch gegen die Unfallberufsgenossenschaft, soweit auf Grund solcher Verpflichtung, d. h. der Verpflichtung der Hilfskassen aus Betriebsunfällen, Unterstützungen in Fällen gewährt sind, in welchen dem Unterstützten nach Maßgabe dieses Gesetzes, d. h. ebenfalls wegen

Betriebsunfälle, ein Entschädigungsanspruch zusteht. Der hierdurch sanktionierte Rechtszustand geht also dahin, daß die Hilfskassen von der ihnen gegenüber dem Beschädigten obliegenden Verbindlichkeit durch das Unfallversicherungsgesetz nicht befreit werden, daß sie jedoch durch Erfüllung ihrer Verpflichtung, wenn nach Maßgabe dieses Gesetzes der Unfallberufsgenossenschaft ebenfalls die Entschädigungspflicht obliegt, in Höhe dieses Betrages durch gesetzliche Uebertragung einen Erstattungsanspruch an die Berufsgenossenschaft erwerben. Nach seinem klaren Wortlaut geht mithin der Zweck des Gesetzes dahin, daß die Beschädigten in ihrer Rechtslage gegenüber den Hilfskassen nicht verändert werden sollen, daß sie jedoch Ansprüche, welche ihnen nach dem Unfallversicherungsgesetze zustehen, nicht gleichzeitig sowohl gegen die Hilfskassen als gegen die Berufsgenossenschaft geltend machen dürfen. Sie sind auf die einmalige Forderung des höchsten Betrages beschränkt. Diese Tendenz des Gesetzes gelangte auch in den Motiven (S. 48) des Entwurfs genügend deutlich zum Ausdruck. Sie sagen, daß die Vorlage die Ansprüche der Versicherten gegen die bestehenden Unterstützungskassen aufrecht erhalten wolle, dagegen die den Versicherten gegen die Berufsgenossenschaft zustehenden Entschädigungsansprüche bis zum Betrage der geleisteten Unterstützungen auf die Unterstützungskasse übergehen lasse; dabei kämen vorzugsweise die Sterbegelder in Frage. — Die weiteren legislativen Verhandlungen bis zum Zustandekommen des Gesetzes ergeben keinen Anhalt zum Verständniß des angeführten § 8.

In Uebereinstimmung mit dem durch die Wortauslegung gewonnenen Sinn des Gesetzes sagt Woedtke (Kommentar zum Unfallversicherungsgesetz § 8 No. 2, 4. Aufl. S. 152): „Die Erstattungsverbindlichkeit der Berufsgenossenschaft bezieht sich aber, was nicht zu übersehen ist, nur auf solche Unterstützungen, welche sowohl aus der Unfallversicherung, wie aus anderen Kassen zu leisten sind.“ Auch Brassert (Allgemeines Berggesetz S. 463, 464) hebt hervor, daß die Knappschaftsvereine trotz § 8 des Unfallversicherungsgesetzes verpflichtet bleiben, den durch Betriebsunfälle Betroffenen die Leistungen, welche statutenmäßig festgesetzt sind, unverkürzt fortzugewähren, daß sie jedoch einen Rechtsanspruch gegen die Knappschaftsberufsgenossenschaft auf Erstattung desjenigen Betrages der von ihnen geleisteten Unterstützungen haben, welchen die Berufsgenossenschaft ihrerseits auf Grund des Gesetzes zu leisten hat. Ebenso wird in mehreren Entscheidungen des Reichsversicherungsamts die nothwendige Identität des Anspruchs an die Hilfskasse und an die Berufsgenossenschaft betont. (Vergl. Amtl. Nachrichten des Reichsversicherungsamts Bd. I S. 3 No. 13; Bd. II S. 57 No. 146, S. 159 No. 3; Bd. IV S. 348 No. 636.)

Der Berufsrichters hat zur Begründung seines Urtheils weiter ausgeführt, der Wille des Gesetzgebers sei bei Erlaß des Unfallversicherungsgesetzes allgemein dahin gegangen, daß der versicherte Arbeiter für die in Folge eines Unfalls verminderte Arbeitsfähigkeit stets nur einmal entschädigt werden solle, möge ihm der Anspruch auch nicht bloß gegen die Berufsgenossenschaft, sondern auch gegen andere Kassen zustehen. Es läßt sich jedoch nicht annehmen, daß diese Absicht des Gesetzgebers, wenn sie überhaupt bestanden hat, in dem § 8 oder in anderen Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes zum Ausdruck gelangt ist. Die Ansicht des Berufsrichters erscheint aber umsoweniger annehmbar, als in anderen zum Schutze der Arbeiter gegen Unfälle u. s. w. erlassenen Gesetzen der Grundsatz, daß der Beschädigte, welchem mehrere Verpflichtete haften, seinen Anspruch immer nur einmal geltend machen dürfe, keineswegs allgemeine Anerkennung gefunden hat. So bestimmt § 4 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871:

War der Verletzte unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch den Betriebsunternehmer bei einer Versicherungsanstalt, Knappschaftskasse gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der letzteren (Kasse) an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung (durch den Betriebsunternehmer) einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers nicht unter einem Drittel der Gesamtleistung bleibt.

Aus dieser Vorschrift ergibt sich, wie das Reichsgericht in dem Urtheil vom 18. Oktober 1886¹⁾ näher ausgeführt hat, daß das Haftpflichtgesetz es als Regel unterstellt, daß die Leistungen der im angeführten § 4 erwähnten Kassen im Allgemeinen auf die zu gewährenden Entschädigungen nicht angerechnet werden, und daß von dieser Regel nur eine Ausnahme unter den besonderen Voraussetzungen des § 4 gemacht worden ist. Die Entstehungsgeschichte desselben ergibt, wie das Reichsgericht weiter sagt, in keiner Weise, daß man es als unzweifelhafte Regel, deren ausdrückliche Erwähnung im Gesetze entbehrlich sei, angesehen habe, daß die Leistungen aus Kassen der fraglichen Art auf die Entschädigungen anzurechnen seien, im Gegentheil sei bei der Berathung des Gesetzes zum Theil sogar eine Unbilligkeit gegen den Arbeiter darin gefunden, daß die Leistung der Kasse zu ihrem vollen Betrage zu Gunsten der Arbeitgeber angerechnet werden solle, auch wenn der Arbeiter den hauptsächlichsten Antheil an den Beiträgen getragen habe.

Auch das Reichsinvaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889 bestimmt im § 36, daß Fabrikkassen, Knappschaftskassen

¹⁾ Vergl. Archiv 1887 S. 429.

u. s. w., welche ihren nach den Bestimmungen dieses Gesetzes versicherten Mitgliedern für den Fall des Alters oder der Erwerbsunfähigkeit Renten oder Kapitalien gewähren, berechtigt sind, diese Unterstützungen für solche Personen, welche auf Grund dieses Gesetzes einen Anspruch auf Invaliden- oder Altersrenten haben, um den Werth der letzteren ermäßigen dürfen, sofern gleichzeitig die Beiträge der Betriebsunternehmer und Kassenmitglieder in entsprechendem Verhältniß herabgemindert werden. Mit Recht führt Woedtké (a. a. O. S. 154 bis 155) aus, daß nach diesem Gesetze (abgesehen von Ausnahmefällen) die Invaliditätsversicherungsanstalten sich gegenüber der Unfallberufsgenossenschaft in derselben Lage, wie andere Hilfskassen gemäß § 8 des Unfallversicherungsgesetzes befinden. Stößt einem Invaliden ein Unfall zu, so muß die Berufsgenossenschaft die Unfallrente bezahlen. Um den Betrag derselben ruht die Invalidenrente, falls beide Renten den Höchstbetrag der Invalidenrente (415 M) übersteigen.

Das Reichsgericht hat ebenfalls in dem Bd. 24 S. 117 der Entscheidungen in Zivilsachen¹⁾ abgedruckten Urtheil den Grundsatz ausgesprochen, daß gemäß §§ 95 ff. des Unfallversicherungsgesetzes die Forderung des Beschädigten gegen Betriebsunternehmer oder dritte Personen unter den daselbst angegebenen Bedingungen unberührt bleibt, und, wenn die Unfallberufsgenossenschaft für dieselbe haftet, zu dem höheren Betrage geltend gemacht werden kann.

Hiernach läßt sich nicht annehmen, daß der Gesetzgeber bei Erlaß des Unfallversicherungsgesetzes, insbesondere durch den § 8 desselben als Rechtsregel habe anstellen wollen, ein nach dem Unfallgesetze zu entschädigender Arbeiter dürfe in allen Fällen, wo die ihm gebührende statutenmäßige Leistung der Hilfskasse sich, wie der Berufungsrichter sagt, thatsächlich mit der Leistung der Unfallberufsgenossenschaft deckt, nur die eine dieser Leistungen fordern, und müsse sich auf die Leistung der Hilfskasse, selbst wenn er für die Gewährung derselben Beiträge zahlt, unbedingt diejenige der Berufsgenossenschaft anrechnen lassen. Das Unfallversicherungsgesetz enthält, abgesehen vom § 8 desselben, keine diesen Rechtssatz aussprechende Vorschrift, und der Richter ist zur Ausdehnung des Gesetzes umsoweniger berechtigt, als analoge Gesetze die Verpflichtung zur Anrechnung nur bedingungsweise aussprechen.

Wendet man diese Grundsätze auf die vorliegende Streitsache an, so ergibt sich, daß der § 8 des Unfallversicherungsgesetzes den Beklagten zu dem Abzug der Unfallrente nicht berechtigt. Der Berufungsrichter hat festgestellt, daß die Knappschaftskasse wegen des Betriebsunfalles, welcher

¹⁾ Vergl. auch Archiv 1890 S. 489 ff.

dem Kläger einen Leistenbruch zuzog, nichts leistet, und dafs andererseits der Anspruch des Klägers aus der Invalidität als Bergarbeiter wegen Lungenleidens durch das Unfallversicherungsgesetz nicht betroffen wird. Behauptungen, dafs das Lungenleiden eine Folge des Leistenbruchs sei, sind nicht aufgestellt. Sonach liegen zwei Ansprüche des Klägers vor, welche auf verschiedenem Grunde beruhen und sich gegen verschiedene Verpflichtete richten. Da der beklagte Verein die eingeklagte Unterstützung nicht in einem Falle gewährt, in welchem dem Kläger nach Aufgäbe des Unfallversicherungsgesetzes ein Entschädigungsanspruch gegen die Berufsgenossenschaft zusteht, so kann er die Zahlung der dem Kläger nach dem Knappschaftsvereinsstatut gebührenden Invalidenrente nicht verweigern.

Urtheil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenat, vom 10. November 1890 in Sachen der Wittve F. zu F., Klägerin und Revisionsklägerin, gegen den Eisenbahnfiskus, Beklagten und Revisionsbeklagten.

Löschblife einer aus Arbeitern einer Eisenbahnwerkstätte gebildeten Feuerwehr als „Eisenbahnbetriebsthätigkeit“ im Sinne des Unfallversicherungs- und des Ausdehnungsgesetzes.

Aus dem Thatbestande.

Der verstorbene Ehemann der Klägerin J. A. F. war seit 1883 als Bohrer in der Eisenbahnhauptwerkstätte zu F. beschäftigt. Er war zugleich Mitglied der von der Hauptwerkstätte gebildeten Bahnhoffeuerwehr.

Am 29. Oktober 1888 wurde diese Bahnhoffeuerwehr wegen eines im benachbarten H. ausgebrochenen Brandes mittelst Sonderzuges nach H. befördert und an den Löscharbeiten betheiligt, wobei F. durch einen Sprung von einem in Brand gerathenen Dache verunglückte, so dafs er in Folge der erlittenen Verletzungen am 8. November 1888 starb.

Seine kinderlose Wittve, die jetzige Klägerin, wies die ihr zugebilligte Unfallentschädigung von jährlich 123,60 M zurück und verlangte wegen behaupteten Verschuldens der vorgesetzten Beamten, für ihre Lebensdauer eine jährliche Rente von 350 M seit dem Todestage ihres Mannes nebst Prozefszinsen, sowie Kranken- und Beerdigungskosten.

Aus den Gründen.

Die entscheidende Frage ist, ob der Unfall, welchen der Ehemann der Klägerin als Mitglied der Bahnhoffeuerwehr zu F. bei der Löscharbeit an einem nicht fiskalischen Gebäude in H. erlitt, als „im Betriebe“ der Eisenbahn erlitten angesehen werden kann.

Es ist zweifellos, dafs die Gesetzgebung über Unfallversicherung die Vereinigung verschiedener Betriebe zu einem Gesamtbetriebe anerkennt und dafs hierbei der Hauptbetrieb die Nebenbetriebe nach sich

zieht und als zu ihm gehörig mit umfaßt. (§ 1 Abs. 6, § 9 Abs. 3 des Unfallversicherungsgesetzes; § 12 des Ausdehnungsgesetzes). Insbesondere bei den Eisenbahnen läßt schon die Fassung des § 1 No. 1 des Ausdehnungsgesetzes, nach welchem das Unfallversicherungsgesetz auf den „gesamten Betrieb der Eisenbahnverwaltungen“ Anwendung zu finden hat, zur Genüge erkennen, daß es sich hier nicht nur um den eigentlichen Bahnbetrieb im engeren Sinne, sondern um alle Betriebe und technischen Einrichtungen handelt, welche mit dem Eisenbahndienste zusammenhängen und zu diesem Betriebe als solchem gehören. —

Auch die Motive zum Entwurfe des Ausdehnungsgesetzes heben besonders hervor, der Entwurf wolle „allen Personen, welche im Eisenbahndienste im weitesten Sinne, d. h. bei allen denjenigen technischen Einrichtungen verunglücken, welche zu dem Eisenbahnbetriebsdienste als solchem gehören (im Gegensatze zu der gefahrlosen Beschäftigung in den Büreaus, beim Reinigen der Zimmer n. s. w.), den gleichen Anspruch auf Entschädigung gewähren.“ Deshalb werden auch die verschiedenen zum Betriebe der Eisenbahn gehörigen Anstalten, wie Eisenbahnreparaturwerkstätten, Dampfpumpstationen, Gasanstalten der Eisenbahnen n. s. w., welche schon nach dem Unfallversicherungsgesetze versicherungspflichtig waren, nach dem Ausdehnungsgesetze behandelt und gehören, soweit sie Pertinenzien von Privatunternehmungen sind, den betreffenden Eisenbahnberufsgenossenschaften an, während ihre Verhältnisse in Reichs- und Staatsbetrieben sich nach § 2 des Ausdehnungsgesetzes vom 28 Mai 1885 regeln, so daß sie also stets zu dem betreffenden Eisenbahnbetriebe gehören. — (Landmann, Kommentar zum Unfallversicherungsgesetz S. 270; Woedtke, Kommentar S. 347 und 348, Anmerkung 1 und 5).

Im Sinne des § 1 Absatz 1 des Unfallversicherungsgesetzes umfaßt aber der Betrieb nicht nur die Summe aller derjenigen Thätigkeiten, welche den Zwecken des Betriebes unmittelbar dienen, sondern auch jene, welche die Zwecke des Betriebes mittelbar fördern. —

(Vergl. Schmitz, Sammlung der Bescheide u. s. w. des Reichsversicherungsamtes S. 69 No. 117, 118, 120).

Von diesem Gesichtspunkte aus wird man nicht nmhin können, die Thätigkeit einer aus Arbeitern der Eisenbahnwerkstätten gebildeten Feuerwehr, welche die Eisenbahnverwaltung zu einer dauernden, organischen Einrichtung gemacht hat, und deren Aufgabe es ist, die Gebäude, die Werkstätten, wie das gesamte Betriebsmaterial der Eisenbahn vor Brandschaden zu schützen und die Sicherheit des fiskalischen Eigenthums, wie des Fahrbetriebes und der Produktion zu erhöhen, als eine solche anzuerkennen, welche die Zwecke des Betriebes mittelbar fördert und welche somit der Betriebthätigkeit zugerechnet werden kann.

Zweifelhaft könnte es sein, ob die Thätigkeit einer solchen Feuerwehr auch dann als Betriebsthätigkeit angesehen werden kann, wenn sie — wie hier mit Rücksicht auf die unter Beweis gestellten klägerischen Behauptungen und beim Mangel einer gegentheiligen Feststellung unterstellt werden muß, — nicht auf Erhaltung von der Betriebsverwaltung zugehörigen und dem Betriebe dienenden Objekten gerichtet war, sondern bei fremden, insbesondere Privatgehäuden entfaltet wurde.

Allein man wird auch hier die Auffassung des Berufungsrichters, daß es bei der Natur der Feuersgefahr, der Leichtigkeit ihrer Fortpflanzung und der Unberechenbarkeit ihrer Ausdehnung — wodurch dieselbe gleichzeitig zu einer allgemeinen und öffentlichen Gefahr wird — im wohlverstandenen gegenseitigen Interesse aller benachbarten Feuerwehren, wie der Institute oder Gemeinwesen, denen sie dienen, liege, sich in Brandfällen gegenseitig Hilfe zu leisten und hierdurch die Sicherheit, nicht etwa nur des fremden, sondern vermöge des dadurch gewonnenen Anspruches auf Gegenseitigkeit auch die des eigenen Besitzes und des eigenen Betriebes zu erhöhen, nicht als rechtsirrig ansehen können. — Wenn daher der Berufungsrichter gegebenen Falles davon ausging, daß § 12 der „Feuerlöschordnung für die Stationen, Haltestellen und Eisenbahnwerkstätten“ des Eisenbahndirektionsbezirkes F., welcher die Verwendung der Feuerlöschgeräthschaften und beziehungsweise das Eingreifen der Bahnhoffeuerwehr auch zur Hilfeleistung „in bedrängten Ortschaften“ aufserhalb der Station gestattet, durch den hiermit erworbenen Anspruch auf Gegenseitigkeit Seitens benachbarter Feuerwehren bei eigenem Brandunglücke die Sicherheit der eigenen Gebäude und Betriebseinrichtungen erhöhe und damit die Zwecke des Betriebes mittelbar fördere, so durfte folgerichtig auch die durch den § 12 normirte Thätigkeit ohne Rechtsirrthum als „im Betriebe“ der Eisenbahnverwaltung vorgenommen und ein dabei vorgekommener Unfall als Betriebsunfall angesehen werden, ohne daß es darauf anzukommen hätte, ob der betreffende Brand auch eisenbahnfiskalische Gebäude direkt oder indirekt bedroht hatte.

Ist dies aber der Fall, so erwirkt einerseits jeder bei solcher Hilfeleistung thätige Arbeiter, wenn er einen Unfall erleidet, auch ohne in Mitte liegendes Verschulden des Betriebsunternehmers oder seiner Repräsentanten das Recht auf Entschädigung nach Maßgabe des Unfallversicherungsgesetzes und Ausdehnungsgesetzes, während andererseits er oder seine Hinterbliebenen weitergehende Ansprüche auf Schadensersatz gegen die Betriebsunternehmer u. s. w. nur unter den hier nicht vorliegenden Voraussetzungen des § 95 des Unfallversicherungsgesetzes geltend machen können.

Erkenntnis des Reichversicherungsamts vom 16. Januar 1891 in der Unfallversicherungsache des Rangirarbeiters J. B. zu D. gegen den preussischen Eisenbahniskus.

Sind nach § 5 des Unfallversicherungsgesetzes die Berufsgenossenschaften auch zur Lieferung künstlicher Gliedmaßen verpflichtet?

Aus den Gründen.

Die Lieferung künstlicher Gliedmaßen gehört jedenfalls in Fällen der vorliegenden Art nicht zu den Verpflichtungen der Berufsgenossenschaften. Der Umfang der Ersatzpflicht bei Betriebsunfällen bestimmt sich lediglich nach § 5 des Unfallversicherungsgesetzes, woselbst außer der Unfallrente noch die Erstattung der Kosten des Heilverfahrens verordnet wird. Die hiernach entstehende Frage, ob künstliche Gliedmaßen zu den Heilmitteln zu rechnen seien, ist zu verneinen, soweit dieselben nicht, wie die in § 6¹ des Krankenversicherungsgesetzes als Heilmittel ausdrücklich bezeichneten Brillen und Bruchbänder, mit der Krankenbehandlung in unmittelbarem Zusammenhang stehen und zur Sicherung des Erfolgs der Kur nothwendig sind, vielmehr erst nach Abschlufs des Heilverfahrens zur Erleichterung der alsdann verbleibenden körperlichen Mängel und zur Hebung der körperlichen Funktionen dienen. Es ist nicht abzusehen, warum im vorliegenden Fall die Anschaffung des künstlichen Beins in den Bereich des Heilverfahrens fallen soll, da die durch die Amputation verursachte Unfähigkeit der Fortbewegung auch durch minder kostspielige Hilfsmittel, wie Stelzfüße und Krücken beseitigt werden konnte. Ebensowenig wie die Lieferung künstlicher Gliedmaßen kann aber auch in Fällen, wie dem vorliegenden, deren Instandhaltung und Erneuerung der entschädigungspflichtigen Berufsgenossenschaft aufgebürdet, und eine derartige Verpflichtung auch nicht aus der einmaligen Gewährung der betreffenden Vorrichtungen hergeleitet werden.

Haftpflichtrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (VI. Zivilsenat) vom 10. November 1890 in Sachen der Stadtgemeinde G., Klägerin, Widerbeklagten und Revisionsklägerin, gegen die A.-C.er Eisenbahngesellschaft.

Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers bei einem durch Funkenauswurf entstandenen Waldbrande. Einrede eigenen Verschuldens des Geschädigten.

Entscheidungsgründe.

Nach den Feststellungen des Berufungsurtheils ist am 20. April 1885 ein Theil der von der Eisenbahn der Beklagten durchschnittenen G.er Stadforst durch den Funkenauswurf einer Lokomotive der Beklagten in Brand gesetzt und zerstört worden. Die Klägerin berechnet den ihr hieraus

erwachsenen Schaden auf 10850 \mathcal{M} und erachtet die Beklagte als Eisenbahnunternehmerin, sowie auf Grund des Vorwurfes mehrfacher Versehen für entschädigungspflichtig, hat jedoch im gegenwärtigen Prozesse nur einen Theilbetrag von 1510 \mathcal{M} eingeklagt. Dagegen beantragte die Beklagte nicht blofs Abweisung der Klage, sondern zugleich widerklagend Feststellung ihrer Nichtverpflichtung zum Schadensersatz.

Nachdem in erster Instanz Klage und Widerklage abgewiesen waren, hat das Oberlandesgericht auf Berufung der Beklagten nach dem Antrage der Widerklage erkannt und die Anschlufsberufung der Klägerin zurückgewiesen. Diese Entscheidung ist in folgender Weise motivirt:

Der Entschädigungsanspruch der Klägerin sei an sich begründet, weil die Beklagte durch die Immission von Lokomotivfunken ohne gesetzliche Berechtigung in das Eigenthum der Klägerin eingegriffen habe; der Beklagten stehe aber die Einrede der eigenen Verschuldung zu, sofern der Brand dadurch verursacht oder mitverursacht sei, dafs die Klägerin die ihr kontraktlich obliegende Verpflichtung zur Errichtung und Unterhaltung eines Schutzstreifens nicht erfüllt habe. Diese Einrede sei auch bei Anwendung des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) trotz der Vorschrift des Gesetzes vom 3. Mai 1869 (G.-S. S. 665) für erheblich zu achten und ebensowenig durch den § 26 des Allgemeinen Landrechts Theil I Tit. 6 ausgeschlossen, da, auch wenn in dem § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 (G.-S. S. 221) ein auf Schadensverhütungen abzielendes Polizeigesetz zu erblicken wäre, der Beklagten von der Regierung keine weitere Sicherungsmafsregel als die Herstellung eines Schutzstreifens aufgegeben, dabei aber unbenommen geblieben sei, der Klägerin diese Herstellung und damit im Verhältnifs zwischen den Parteien die Verantwortung für den aus der Nichtherstellung entstehenden Schaden zu übertragen. Aus der vorgelegten Korrespondenz und aus sonstigen Schriftstücken sei nun zu entnehmen, dafs die kontraktliche Verpflichtung der Klägerin auf eine vollständige „Wundmachung“ des Schutzstreifens gegangen sei, insbesondere auch die Zerstörung und Verhinderung der wildwachsenden Vegetation umfaßt habe. Erwiesenermafsen sei aber zur Wundmachung des Schutzstreifens seit Frühjahr 1884 bis zum Brande nichts geschehen und in Folge dessen der Schutzstreifen in einer dem Feuer reichliche Nahrung gebenden Weise mit Grasbüscheln dicht besetzt gewesen. Wenn die Beklagte ihrerseits den von ihr ohne erkennbare Verpflichtung hergestellten Feuergraben nicht ordnungsmäfsig in Stand gehalten habe, so komme es darauf nicht an. Denn der Uebergang des Feuers in die Forst sei nach dem durch weitere Erhebungen nicht zu alterirenden Beweisergebnifs ausschliesslich dem ordnungswidrigen Zustande des Schutzstreifens ohne Mitwirkung der Beschaffenheit des Feuergrabens

zuzuschreiben, indem letzterer auch bei tadelloser Beschaffenheit den Uebergang des Feuers nicht hätte verhindern können. Selbst wenn aber die Ausbreitung des Feuers auch auf dem Zustande des Grabens beruhen sollte, mußte der Klägerin wegen des ihr bei Vernachlässigung ihrer Vertragspflichten zur Last fallenden groben, mindestens mitkausalen Verschens der Entschädigungsanspruch versagt werden, da ihre Behauptung, es sei der Brand durch anderweite Pflichtverletzungen der Beklagten verursacht, theils als unerheblich, theils als widerlegt gelten müsse.

Gegenüber dieser Motivirung werden von der Revision theils materielle, theils prozessuale Angriffe erhoben, dieselben erweisen sich aber durchweg als verfehlt:

1. Mit Unrecht wird zunächst dem Vorderrichter vorgeworfen, durch die Annahme, es habe Beklagte auf dem Wege des Vertrages mit rechtlicher Wirkung ihre Verpflichtung zur Vornahme feuerpolizeilicher Mafsregeln auf Klägerin übertragen und sich so von der Entschädigungspflicht gegenüber der Klägerin befreien können, die §§ 14 und 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, das Znsatzgesetz vom 3. Mai 1869, eventuell auch den § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 und die §§ 26, 20 ff. des Allgemeinen Landrechts Theil I Tit. 6 verletzt zu haben.

Ob die Gründe zutreffen möchten, aus welchen das Berufungsgericht dem Zusatzgesetz vom 3. Mai 1869 die Anwendung auf den vorliegenden Fall versagt hat, bedarf keiner Erörterung. Denn dieses Gesetz muß bei der Frage nach der Wirksamkeit des festgestellten Vertrages schon deshalb außer Betracht bleiben, weil es nach seinem klaren Wortlaute die Vertragsfreiheit nur insofern einschränkt, als es sich um die Verpflichtung der Eisenbahnen zum Ersatz desjenigen Schadens handelt, „welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder auch an anderen Personen entsteht.“ (Vergl. dazu Verhandlungen des Abgeordnetenhauses 1868/69 S. 884 ff., 1026 ff., Verhandlungen des Herrenhauses 1868/69 S. 158 ff.) Dagegen werden Verträge über die Verpflichtung der Eisenbahnen zum Ersatze des an Sachen entstandenen Schadens, und nur solcher Schaden ist hier in Frage, von dem Zusatzgesetz vom 3. Mai 1869 überhaupt nicht betroffen. Vielmehr ist deren Wirksamkeit, soweit nicht die Spezialbestimmung des Artikels 423 des Handelsgesetzbuches Platz greift, lediglich nach den allgemeinen Gesetzen zu beurtheilen. Danach läßt sich ein Uebereinkommen, wie es hier nach der Feststellung des Vorderrichters zwischen den Parteien getroffen sein soll, nicht mit der Revision für nichtig erklären. Haben auch die Verpflichtungen, welche die §§ 14 des Eisenbahn- und des Enteignungsgesetzes dem Eisenbahnunternehmer auferlegen, einen öffentlich rechtlichen Charakter, so ist doch nicht zu bezweifeln, daß der Unternehmer die Ein-

richtung und Unterhaltung der in den §§ 14 bezeichneten Anlagen einem andern, namentlich auch dem Adjazenten selbst übertragen darf. Bei der Frage aber, ob nach solcher Uebertragung der Adjazent, wenn er die von ihm kontraktlich übernommenen Pflichten nicht erfüllt hat, den dadurch entstehenden Schaden vom Unternehmer ersetzt verlangen kann oder selbst zu tragen hat, ist ein öffentliches Interesse nicht betheiligt. Vielmehr sind die Interessen des Staates und des gemeinen Wohles dadurch genügend gewahrt, daß der Unternehmer sowohl dem Staate wie jedem Dritten gegenüber für die Erfüllung seiner gesetzlichen Verpflichtungen verantwortlich bleibt.

Noch weniger kann sich die Revision für die Nichtigkeit des Uebereinkommens auf den § 25 des Eisenbahngesetzes berufen, da hier sogar ausdrücklich vorgeschrieben ist, daß die Entschädigungspflicht der Gesellschaft fortfällt, wenn der Schade durch die eigene Schuld des Beschädigten bewirkt worden ist.

Endlich steht auch der § 26 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6. dessen Anwendbarkeit im Uebrigen vorausgesetzt, der Klägerin nicht zur Seite. Denn hat dieselbe kontraktlich sich verpflichtet, dasjenige für die Beklagte zu thun, was zur Beobachtung des auf Schadensverhütungen abzielenden Polizeigesetzes erforderlich war, so kann jedenfalls sie selbst daraus, daß sie ihre Verpflichtung nicht oder nicht ordnungsmäßig erfüllt hat, gegenüber der Beklagten den Vorwurf einer Vernachlässigung des Polizeigesetzes und einen darauf gestützten Entschädigungsanspruch nicht herleiten.

3. Zuzugeben ist der Revision, daß die Summe der Anordnungen der Bahnpolizeibehörden die Verpflichtung der Beklagten zur Ergreifung von Sicherheitsmafsregeln nicht erschöpft, sondern Beklagte unabhängig von den Anordnungen verpflichtet war, für allen Schaden aufzukommen, welcher in einer mangelhaften Vorkehrung zur Schadensverhütung seinen Grund hat. Allein eine Verletzung dieses Rechtsgrundsatzes tritt in dem angefochtenen Urtheile nicht hervor. Vielmehr hat das Oberlandesgericht die Frage, ob es die Beklagte an den erforderlichen Vorkehrungsmafsregeln hat fehlen lassen, nach Mafsgabe der von der Klägerin aufgestellten Behauptungen geprüft. Zu einer über diese Behauptungen hinausgehenden Prüfung aber lag weder eine Verpflichtung, noch irgend welche thatsächliche Unterlage vor.

Eisenbahnverstaatlichung in Preußen.

Urtheil des Reichsgerichts (V. Zivilsenat) vom 29. November 1890, in Sachen des preussischen Eisenbahnfiskus, Klägers und Revisionsklägers, gegen die Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks Z. zu C.

Rechte des preussischen Staats an dem durch die Verstaatlichungsverträge auf ihn übergegangenen Vermögen der Eisenbahngesellschaften.

Aus den Gründen.

(Die Klage ist auf Ersatzleistung für diejenigen Aufwendungen gerichtet, welche der Kläger gemacht hat, um mehrere auf den Bergbau der Beklagten zurückzuführende Beschädigungen von Bahnanlagen an Strecken des Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmens zu beseitigen. In dem Urtheile des Berufungsgerichts ist ein Theil der Klagansprüche wegen mangelnden Beweises abgewiesen). Dann fährt der Berufungsrichter fort:

„Der Schaden, zu dessen Beseitigung die erwähnten Arbeiten vorgenommen worden, sei daher spätestens im Jahre 1878 eingetreten. Im Jahre 1878 aber sei die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft noch Eigenthümerin der fraglichen Bahnstrecke gewesen und habe noch die Verwaltung derselben für eigene Rechnung geführt. Der Schaden sei also nicht dem Kläger, sondern der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft erwachsen, und Kläger würde Ersatz für denselben nur dann von der Beklagten verlangen können, wenn der Ersatzanspruch auf ihn übergegangen wäre.“

Schließlich führt der Berufungsrichter aus, dafs der Vertrag vom ^{27. August} 10. Oktober 1879¹⁾ diesen Uebergang nicht bewirkt habe, dafs es dazu vielmehr eines besonderen Abtretungsaktes bedurft hätte, der vom Kläger nicht behauptet sei.

Diese Rechtsansicht kann nicht für zutreffend erachtet werden.

Zunächst ist der Ausführung der Beklagten entgegenzutreten, dafs der von der Staatsregierung mit der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft geschlossene Vertrag nichts weiter enthalte, als ein Privatabkommen, das durch das Gesetz vom 20. Dezember 1879 (G.-S. S. 635) seine obrigkeitliche Genehmigung erhalten habe, und dafs deshalb die Anslogung des Berufungsrichters als dem Gebiet der Thatfrage angehörig sich der Nachprüfung von Seiten des Revisionsgerichts entziehe. Die Beklagte vorkennt hierbei Wesen und rechtliche Bedeutung des erwähnten Vertrages und des dazu ergangenen Gesetzes vom 20. Dezember 1879. Das letztere ist nicht ein blofser administrativer Erlafs der Staatsregierung, sondern ein

¹⁾ Betreffend den Erwerb der Cöln-Mindener Eisenbahn für den Staat, preussische G.-S. S. 663.

Akt der gesetzgebenden Gewalt, erlassen von Sr. Majestät dem Könige unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie. Dadurch, daß im § 1 unter No. 4 die Staatsregierung ermächtigt ist, „die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnunternehmung der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 27. August 1879 zu übernehmen“, werden alle in dem Vertrage enthaltenen von dem gemeinen Zivilrecht zum Theil nicht unerheblich abweichenden Festsetzungen zu integrierenden Bestandtheilen des Gesetzes und damit zu Rechtsnormen erhoben, die der Anlegung des Revisionsgerichts, wie jedes andere Gesetz, unterworfen sind.

Die für die Klageberechtigung des Fiskus entscheidende Bestimmung findet sich im § 1 des Vertrages, wo es wörtlich heißt:

„Die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergibt die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direktion der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende königliche Behörde.“

Welche Rechte der Staat an den ihm übertragenen Vermögensstücken erlangen soll, ist weder hierin, noch an einer anderen Stelle des Vertrages bestimmt zum Ausdruck gelangt, es sind namentlich die ihm übertragenen Befugnisse nach ihrer rechtlichen Natur nicht näher bezeichnet. In einigen ähnlich liegenden Fällen hat sich das Reichsgericht über die Tragweite jener Vertragsbestimmung bereits ausgesprochen. Es hat in Sachen Bergmann und Genossen wider Eisenbahnfiskus (Rep. V No. 254/1888) im Urtheil vom 5. Januar 1889 angenommen, daß der im Wesentlichen mit dem oben erwähnten Abkommen gleichlautende Vertrag vom 13./18. Dezember 1879, den die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit der Staatsverwaltung abgeschlossen hat, jener zwar das Eigenthum an den übertragenen Vermögensstücken nicht entzogen hat, daß dadurch aber dem Staat die ansgedehntesten Verwaltungsbefugnisse, und zwar für eigene Rechnung für alle Zukunft unwiderruflich übertragen sind. — In dem Urtheil vom 7. Juli 1886 in Sachen Gelsenkirchener Bergwerksaktiengesellschaft wider Eisenbahnfiskus (Rep. V No. 66/1886), wo gleichfalls der Vertrag vom 13./18. Dezember 1879 in Frage kam, hat das Reichsgericht dahin-

gestellt sein lassen, ob der Staat Eigenthum oder auch nur vollständigen Besitz an den übergebenen Sachen erlangt habe, dagegen ausgesprochen, daß schon darin, daß dem Kläger auf ewige Zeiten der Betrieb und die Verwaltung des ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung übertragen sei, Recht und Pflicht für ihn liege, die Gegenstände des Betriebes zu erhalten und sie gegen Beschädigungen Dritter zu bewahren. Aus diesem Grunde ist der klagende Fiskus zur Geltendmachung von Beschädigungen der Grundstücke durch Bergbau für legitimirt erachtet. An diesen Grundsätzen ist festzuhalten. Es ergibt sich daraus, daß der Kläger, wenn er auch nicht als Eigenthümer der überkommenen Vermögensobjekte anzusehen ist, doch an dem gesammten Vermögen der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, wie es am 1. Januar 1879 bestand, die Verwaltung erlangt hat, und zwar für eigene Rechnung und in einem Umfange, wie sie sonst nur dem Eigenthümer gebührt. Bestanden nun zu jener Zeit Ersatzansprüche der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, so bildeten sie einen Theil dieses Vermögens und gelangten mit ihm in die Verwaltung des Staats. Kraft seines ausschließlichen Verwaltungsrechts hat sonach der Kläger, und zwar er allein, das Recht, die erwähnte Forderung einzuziehen und klagend gegen die Schuldnerin zu verfolgen. Mag die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft auch noch Gläubigerin sein, so ist sie doch nicht mehr befugt, selbst die Gläubigerrechte klagend geltend zu machen. Gegen die oben entwickelten Grundsätze verstößt das Berufungsurtheil, es unterliegt daher, soweit es dem Kläger wegen mangelnder Aktivlegitimation die Klage versagt, der Aufhebung.

Organisation der Staatseisenbahnverwaltung.

Erkenntniß des Obergerichts (III. Senat) vom 8. Dezember 1890 in der Verwaltungstreitsache des Eisenbahnfiskus, Klägers und Revisionsklägers, gegen die Gemeinde K.

Geschäftskreis der königl. Eisenbahnbetriebsämter.

Auf Grund des kurhessischen Jagdgesetzes vom 7. September 1865 (Hess. G.-S. S. 571), und des § 105 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (G.-S. S. 237) hatte das königl. Eisenbahnbetriebsamt (M.-W.-B.) zu C. gegen die Gemeinde K. bei dem Kreisausschusse des Kreises C. Klage erhoben und beantragt,

die Gemeinde zu verurtheilen, die Ausscheidung des in der Gemarkung K. gelegenen eisenbahnfiskalischen Grundbesitzes aus dem gemeinsamen Jagdbezirke gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zuzulassen.

Nachdem der Kreisausschufs diesem Antrage gemäß erkannt hatte, wies der Bezirksausschufs zu C. auf Berufung der Beklagten die Klage ab. Der hier in Frage kommende Theil dieser Entscheidung ist damit begründet, dafs das Eisenbahnbetriebsamt nicht vermocht habe, seine Legitimation zur Klage nachzuweisen. Der § 16 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 (Ministerialblatt für die gesammte innere Verwaltung pro 1880 S. 84) beschränke die Zuständigkeit der Eisenbahnbetriebsämter ausdrücklich auf die Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung; dagegen liege nach § 8 a. a. O. den Eisenbahndirektionen — neben den ihnen in den §§ 12—14 besonders vorbehaltenen Angelegenheiten — die obere Leitung der Verwaltung aller zu ihrem Bezirk gehörigen, im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken ob. Zu dieser Verwaltung müßten alle Angelegenheiten gerechnet werden, welche nicht den anderen Behörden ausdrücklich überwiesen seien. Zu den den Betriebsämtern überwiesenen Geschäften der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung lasse sich begriffsmäßig die Verwaltung des dem Eisenbahnfiskus gehörigen Grundbesitzes, welcher, wie der in Rede stehende, lediglich zu landwirthschaftlichem Betriebe diene, also weder mittelbar noch unmittelbar für den Eisenbahnbau, oder zum Eisenbahnbetriebe Verwendung finde, nicht rechnen.

Auf Revision des Klägers hat das Oberverwaltungsgericht diese Entscheidung aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Aus den Gründen.

Die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung enthält über die Zuständigkeit der Eisenbahnverwaltungsbehörden, zu denen nach § 2 ebenda die königl. Eisenbahndirektionen, Eisenbahnbetriebsämter und Eisenbahnbaukommissionen gehören, Vorschriften, welche theils den Wirkungskreis dieser Verwaltungsstellen im Allgemeinen kennzeichnen, theils, und zwar unter genauer Angabe ihres Gegenstandes, diejenigen Geschäfte aufzählen, welche den einzelnen Behörden zur Ausführung überwiesen oder vorbehalten sind. Hinsichtlich der königl. Eisenbahndirektionen bestimmt § 8:

Den königl. Eisenbahndirektionen obliegt die obere Leitung der Verwaltung aller zu ihrem Bezirk gehörigen, im Bau und Betrieb befindlichen Bahnstrecken.

§ 12 fügt hinzu:

Abgesehen von der in besonderen Fällen vorgeschriebenen Genehmigung der Direktion zu den Anordnungen der Eisenbahnbetriebsämter und Eisenbahnbaukommissionen bleibt den königl.

Direktionen zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung vorbehalten:

1. die generelle und gleichmäßige Regelung des Dienstes
u. s. w.

Es schließt sich hieran in den §§ 12, 13 und 14 die weitere Zusammenstellung der den Direktionen besonders zugetheilten Geschäfte.

Der Vorderrichter irrt nun, wenn er aus dem Umstande, daß den königl. Eisenbahndirektionen die obere Leitung der Verwaltung übertragen worden, gefolgert wissen will, es gehörten dazu alle Angelegenheiten, welche nicht den anderen Behörden ausdrücklich überwiesen seien. Im Gegentheil ergibt die Fassung der mitgetheilten Vorschriften, daß es die den königl. Eisenbahndirektionen nachgeordneten Behörden sind, welche zunächst die unmittelbare Verwaltung zu führen haben, da es sonst für die „obere Leitung“ an einem Gegenstande fehlen würde, daß sich sonach die Zuständigkeit dieser Behörden nicht auf die ihnen besonders zugewiesenen Geschäfte beschränkt, sondern eine allgemeine ist und daß nur die in den §§ 12, 13 und 14 namentlich bezeichneten Verwaltungsakte den königl. Eisenbahndirektionen ausnahmsweise zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung vorbehalten sind. Dem entsprechend bestimmt der § 16 der „Organisation“:

Den Eisenbahnbetriebsämtern obliegt die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht (in §§ 12—14) der königl. Direktion oder (in §§ 4 bis 6) dem Minister vorbehalten sind.

Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbständig, sodaß sie auch ohne besonderen Auftrag, durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche u. s. w. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen. —

Die ihnen übertragenen Geschäfte werden von den Eisenbahnbetriebsämtern unter eigener Verwaltung geführt. Die Verfügungen derselben bedürfen der höheren Genehmigung nur insofern, als sie Abweichungen von generellen Vorschriften enthalten, oder für besondere Fälle die Genehmigung ausdrücklich vorbehalten ist.

In den §§ 12—14 ist die Verwaltung des Grundbesitzes des königl. Eisenbahnfiskus, insbesondere die Verfügung über die Jagdnutzung, nirgends den königl. Eisenbahndirektionen vorbehalten und noch weniger in den §§ 4—6 dem königl. Minister der öffentlichen Arbeiten, sie fällt

mithin — die Eisenbahnbaukommissionen haben nach § 21 nur Geschäfte der Bauverwaltung zu besorgen — lediglich den Eisenbahnbetriebsämtern zu.

Dem Vorderriechter ist auch nicht beizupflichten, wenn er die Verwaltung des eisenbahnfiskalischen Grundbesitzes als „begriffsmäßig“ nicht zur Bau- und Betriebsverwaltung gehörig bezeichnet. Der § 2 der „Organisation“ bestimmt unter der Aufschrift „Allgemeine Verwaltung“ und „Eisenbahnverwaltungsbehörden“:

Die Verwaltung der im Bau oder im Betriebe befindlichen Staatsbahnen und vom Staate verwalteten Privatbahnen erfolgt unter der oberen Leitung des Ressortministers:

1. durch die königl. Eisenbahndirektionen u. s. w.

Danach ist anzunehmen, daß, da über den Geschäftskreis der Eisenbahnverwaltung in seinem ganzen Umfange Bestimmung getroffen werden sollte, deren gesammte Aufgabe unter den Worten „Bau- und Betrieb“ zusammengefaßt worden ist.

Das Oberverwaltungsgericht hat in einem Kommunalabgaben betreffenden Streitfalle, laut Entscheidung des 1. Senats vom 22. Juni 1881, ein Eisenbahnbetriebsamt zur Anbringung der Klage für legitimirt erachtet. Ein Gleiches ist seitens des 2. Senats des Reichsgerichts in einem Falle gesehen, in welchem es sich um den Ersatz eines durch Unfall entstandenen Schadens handelte. In dem vom 17. Oktober 1882 datirenden Erkenntnisse des Reichsgerichts (Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. VIII S. 403)¹⁾ ist ausgeführt: „Maßgebend für die Beantwortung der Frage, welche Behörde zur Vertretung des Eisenbahnfiskus im Spezialfalle berufen sei, seien die Bestimmungen des Allerhöchsten Erlasses vom 24. November 1879, durch welchen die Organisation der Verwaltung der Staatsbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen von dem hierzu berufenen Inhaber der Staatsgewalt geregelt worden sei und welcher ebendeshalb, soweit er die Frage, um welche es sich handle, entscheide, eine Rechtsnorm im Sinne des § 12 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozeßordnung enthalte. Durch diesen Erlaß sei die Erledigung der laufenden Geschäfte der Bau- und Betriebsverwaltung, soweit diese Geschäfte nicht den Eisenbahndirektionen bzw. dem Ressortminister vorbehalten seien, den Eisenbahnbetriebsämtern übertragen worden. Diesen letzteren stehe insbesondere in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Vertretung des Staats im Prozeß zu. Nun seien allerdings die Betriebsämter den Direktionen, deren Weisungen sie Folge zu

¹⁾ Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1883 S. 71.

leisten hätten, unterstellt, gleichwie die Direktionen ihrerseits dem Ministerium unterstellt seien. Der Geschäftskreis dieser letzteren Behörden sei jedoch genau abgegrenzt: soweit nicht ihnen Verwaltungshandlungen zugewiesen worden, hätten, wie bereits bemerkt, die Betriebsämter die laufenden Geschäfte zu erledigen und diese verträten innerhalb ihres Geschäftsbezirks in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehörten, selbständig (§ 16).“

Dem Berufungsrichter fällt hiernach, wenn er dem Eisenbahnbetriebsamte (M.-W.-B.) zu C. allgemein die Legitimation zur Anbringung der vorliegenden, sich auf den § 105 des Zuständigkeitsgesetzes stützenden Klage abgesprochen hat, die unrichtige Anwendung der in der „Organisation der Staatseisenbahnverwaltung“ enthaltenen Rechtsnorm zur Last; seine Entscheidung, soweit sie angefochten worden, mußte aufgehoben und der Streitfall, damit auch in der Sache selbst erkannt werde, in die Vorinstanz zurückgewiesen werden — (§§ 94 Z. 1, 98 und 99 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195).

Gesetzgebung.

Preußen. Allerhöchstes Privilegium vom 1. Februar 1891 wegen Ausgabe von 240 000 fl 4 $\frac{1}{2}$ % iger Anleihescheine der Brölthaler Eisenbahnaktiengesellschaft.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 15.)

Allerhöchster Erlaß vom 16. März 1891, betr. anderweite Abgrenzung der Eisenbahndirektionsbezirke Magdeburg und Altona.
(G.-S. S. 34. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 33.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:

Vom 17. Februar 1891, betr. allgemeine Vorschriften über die Behandlung der Fundsachen.

(Fundordnung. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 20.)

Vom 18. März 1891, betr. anderweite Abgrenzung mehrerer Betriebsamtsbezirke.

Vom 25. März 1891, betr. Ergänzung und Abänderung der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 33 f.)

Württemberg. Entwurf eines Gesetzes, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für außerordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1891/93.

Dem ständischen Ausschuß am 7. März 1891 vorgelegt.

Artikel 1.

In der Finanzperiode 1891/93 sind Eisenbahnen herzustellen:

1. von Lauffen a. N. nach Göggingen.

Für diese Bahn kommen in Verwendung 636 100 M.

Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von den Beteiligten die Erstattung der auf 156 900 M. veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden übernommen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung gestellt wird.

2. von Marbach über Beilstein nach Heilbronn.

Von dieser Eisenbahn ist zunächst die Strecke von Marbach bis Beilstein herzustellen und es werden hierfür bestimmt 812 000 M.

Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von den Beteiligten die Erstattung der auf 117 000 M. veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden übernommen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Die Bestimmung des Zeitpunkts der Inangriffnahme der Strecke von Beilstein bis Heilbronn, sowie des von den Beteiligten zu leistenden Beitrags zu dem Bauanfsand bleibt späterer Verabschiedung vorbehalten.

Artikel 2.

Für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen werden 6 066 800 M. bestimmt, und zwar:

1. für die Herstellung eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim—Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen dieser Strecke und mit gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofs bei Heilbronn als zweite Rate 1 500 000 M.
2. für die Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhof Mühlacker, erste Rate 60 000 "
3. für die Erweiterung und den Umbau des Bahnhofs Cannstatt, Mehrbedarf 75 000 "
4. für den Umbau des Bahnhofs Ulm und Neubanten auf demselben, Mehrbedarf 380 000 "
5. für die Erbauung von Lokomotivremisen in Stuttgart, weiterer Bedarf 343 000 "
6. für die Entwässerung und Pflasterung des Wagenladungs Güterbahnhofs Stuttgart, zweite Rate 50 000 "
7. für die Erweiterung der Geleiseanlagen auf dem Bahnhofe Horb, Mehrbedarf 19 200 "
8. für die Vergrößerung der Zentralwagenwerkstätte Cannstatt, zweite Rate 350 000 "

9. für die Verlängerung der Kreuzungsgeleise und für sonstige Verbesserungen auf den Stationen der Bahnlinie Ulm—Friedrichshafen	629 000 . //
10. für die Verlängerung und Neuherstellung von Kreuzungsgeleisen auf der Bahnstrecke Plochingen—Horb	235 000 "
11. für die Erweiterung und Verbesserung der Anlagen des Bahnhofes Metzingen	118 000 "
12. für die Erweiterung und den Umbau des Bahnhofes Reutlingen	475 000 "
13. für die Herstellung weiterer Ausweichgeleise auf der Murrbahn	83 600 "
14. für die Erweiterung und Verbesserung der Stationsanlage in Maulbronn	78 000 "
15. für die Erweiterung der Station Rothenbach an der Enzbahn	72 000 "
16. für die Erweiterung des Bahnhofes Göttingen	160 000 "
17. für die Erweiterung und Verbesserung der Geleiseanlagen auf dem Bahnhof Rottweil und die Erbauung eines Lokomotivschuppens daselbst	150 000 "
18. für die Erweiterung und Verbesserung der Lokomotivwerkstätte Aalen	71 000 "
19. für die Erhaltung eines weiteren Dienstwohngebäudes in Ulm	80 000 "
20. für den Bau von zwei weiteren Dienstwohngebäuden auf dem Bahnhof Mühlacker	70 000 "
21. für die Erbauung von Bahnwärterhäusern in den Betriebshausbezirken Mühlacker, weiterer Bedarf	54 000 "
Geislingen desgleichen, einschl. einer Bahnmeisterswohnung	54 000 "
22. für die Einrichtung zentraler Weichen- und Signalstellung auf größeren Bahnhöfen, weiterer Bedarf	880 000 "
23. für die Ausführung der Bestimmung in § 3 Ziffer 2 des Bahnpolizeireglements vom 30. November 1885, weiterer Bedarf	130 000 "

Artikel 3.

Zur Erwerbung von Banplätzen und zur Projektbearbeitung für die Erstellung von Familienwohnungen für Unterhediensleute der Verkehrsanstalten in Stuttgart werden 800 000 . //

bestimmt.

Artikel 4.

Es werden bestimmt:

für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen	6 380 000 . //
für die Verbesserung des Fahrbetriebsmaterials	760 000 "

nämlich:

1. für die Ausstattung der Personenzüge mit der Westinghousebremse, als weitere Rate . . . 350 000 . //
2. für die Fortsetzung der Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Personenwagen 130 000 "
3. für die Fortsetzung der Einrichtung der Dampfheizung in den Personenwagen 280 000 "

für die Anschaffung neuer Werkzeugmaschinen für die Werkstätten kommen in Verwendung	60 000 "
--	----------

zusammen 7 200 000 . //

Artikel 5.

Sofern für die in Art. 2 erwähnten Banten Grunderwerbungen erforderlich werden, sind die Kaufschillinge für die Bauplätze der erforderlichen Gebäude, sowie für die Grundflächen der Stationsanlagen, wie bisher, von der Grundstocksverwaltung zu bestreiten.

Den Grundstocksmitteln ist ferner für die Erwerbung der Bauplätze zu Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten nach Art. 3 die Summe von 740 000 M. zu entnehmen.

Aus verfügbaren Mitteln der Restverwaltung werden bestimmt:

für die Bahn von Lauffen a. N. nach Güglingen ein Beitrag zu	
den in Art. 1 Ziff. 1 genannten Kosten	66 100 M.
für die Bahn von Marbach nach Beilstein ein Beitrag zu den	
in Art. 1 Ziff. 2 genannten Kosten von	500 000 „
ferner zur Projektbearbeitung für die nach Art. 3 herzustellen-	
den Familienwohnungen	60 000 „

Zur Deckung des weiteren Aufwands nach Art. 1, 2 und 4 sind Staatsanleihen unter möglichst günstigen Bedingungen anzunehmen.

Ans der Begründung zu Art. 1 wird bemerkt, daß die Bahnen von Lauffen a. N. nach Güglingen (Zabergünbahn) und von Marbach nach Heilbronn (Bottwarthalbahn) mit einer Spurweite von 0,75 m angelegt werden sollen, die Länge der ersteren Bahn wird 11,235 km, die der letzteren 38,47 km betragen.

Die in Art. 4 beantragten 6 380 000 M. für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel werden mit der Steigerung des Verkehrs begründet. Es ist die Zahl der fahrplanmäßigen täglichen Züge von 358 im Sommer 1888 auf 409 im Winter 1890/91, die Zahl der Lokomotivkilometer von 11,2 Millionen in 1886/87 auf 13,6 Millionen in 1889/90, die durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive von 34 000 Lokomotivkilometern in 1886/87 auf 37 926 in 1889/90 gestiegen; ebenso ist die Zahl der beförderten Personen von 12,8 Millionen in 1886/87 auf 15,2 Millionen in 1889/90, die Zahl der Personenkilometer von 288,1 Millionen in 1886/87 auf 333,2 Millionen in 1889/90 gewachsen; die Güterwagen haben in 1886/87 = 165,2 Millionen Achskilometer, davon 53,6 Millionen auf fremden Bahnen; in 1889/90 = 187,2 Millionen Achskilometer, davon 60,3 Millionen auf fremden Bahnen geleistet, während von fremden Güterwagen auf württembergischen Bahnen in 1886/87 = 72,6 Millionen, in 1889/90 = 94,3 Millionen Achskilometer zurückgelegt wurden.

Es sollen daher 30 Lokomotiven und Tender, 200 Personenwagen, 40 Gepäckwagen, 400 Güterwagen und 5 Bahnpostwagen neu beschafft werden.

Verfügung des königl. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abth. für Verkehrsanstalten, betr. die Geschäftsordnung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Veröffentl. im Amtsblatt der königl. württembergischen Verkehrsanstalten
No. 18 S. 79.

Zu Ziffer 4 des § 2 der obenbezeichneten Geschäftsordnung ist unter Einschaltung eines *) hinter „einzuholen“) als Anmerkung nachzutragen:

*) Vergl. Archiv 1891 S. 167 Zeile 12 von oben.

„Die Feststellung der auf Grund des Art. 1 und 2 des Gesetzes vom 23. Mai 1890, betr. die Fürsorge für Beamte in Folge von Betriebsunfällen zu gewährenden Bezüge erfolgt durch das Ministerium.“

Großherzogthum Oldenburg. Gesetz für das Herzogthum Oldenburg vom 13. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung.

(Veröffentl. im Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg Band XXIX. 55. Stück S. 382 ff.)

Das Gesetz entspricht dem im Archiv 1891 S. 178/179 abgedruckten Entwurfe, von welchem es nur in folgenden Punkten abweicht:

1. Die in Art. 1 unter d aufgeführte Bahn von „Nordenham nach Blexen“ ist aufgeführt unter der Bezeichnung: „Nordenham nach Blexerdeich bis zur Stelle des jetzigen Anlegers.“

2. In Art. 3 wird der von den Interessenten zu leistende Zuschuss durchweg auf 10 pCt. der veranschlagten Baukosten herabgesetzt und ferner bemerkt: „Sofern sich jedoch die Baukosten niedriger stellen als veranschlagt, tragen die beteiligten Kommunalverbände nur 10 pCt. des tatsächlichen Aufwandes.“

Oesterreich-Ungarn. Das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Gesetze, Erlasse u. s. w.

(No. 34:) Erlaß des k. k. Handelsministers vom 7. März 1891, betr. die Haftung für Feuerschäden bei lagernden Gütern nach Aktivierung des internationalen Uebeeinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. (No. 36:) Desgl. vom 7. März 1891, betr. die Verallgemeinerung der Invaliditäts- und Altersversorgung des Eisenbahndienstpersonals.

Galizien. Galizisches Landesgesetz vom 23. Januar 1891 über die Benutzung öffentlicher nicht ärarischer Straßen zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen, sowie zu anderen gemeinnützigen Zwecken.

Veröffentl. in dem am 5. März 1891 angegebenen V. Stücke des Landesgesetz- und Verordnungsblattes für Galizien unter No. 20 und im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt No. 37 vom 28. März 1891.

§ 1. Dem Landesausseßne steht das Recht zu, die Benutzung öffentlicher nicht ärarischer Straßen zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen, sowie zu anderen Zwecken zu bewilligen, sofern die beabsichtigte Straßenbenutzung die

Sicherheit des öffentlichen Verkehrs nicht gefährdet und die zinständige landesfürstliche Verwaltungsbehörde die Gemeinnützigkeit des Unternehmens anerkannt hat.

§ 2. Der Ertheilung der Bewilligung seitens des Landesausschusses hat eine Lokalerhebung der Sachlage, sowie die Anhörung der Aensfernungen der Bezirksvertretungen und, bezüglich der Gemeindestrafßen, auch der Verwaltungen der betreffenden Straßen vorauszugehen.

Ohige Erhebung hat, sofern es sich um ein Projekt zur Anlage einer Eisenbahn handelt, in der Regel bei der Trassenrevision oder bei der politischen Begehungskommission, oder im unmittelbaren Anschlusse an diese Amtshandlungen stattzufinden.

§ 3. In jedem speziellen Falle hat der Landesausschuss die Zulässigkeit der Straßsenbenutzung zu prüfen und bei Ertheilung der Bewilligung nach § 1 die Bedingungen vorzuschreiben, welche vor allem die Sicherheit, sowie den ununterbrochenen und unbehinderten Straßsenverkehr zum Zwecke haben.

§ 4. Außer der Vergütung der Einhuße in den Einnahmen einer bestehenden Mauth, hat die Unternehmung eine besondere Abgabe für Straßsenbenutzung nicht zu entrichten.

§ 5. Die Kosten der entsprechenden Instandhaltung jener Straßsenstrecke, welche das Unternehmen für seine Zwecke benutzt, gleichwie die durch eine derartige Benutzung überhaupt etwa verursachten Mehrkosten der Instandhaltung der Straße und die Kosten der besonderen im Zwecke der Hintanhaltung von Unterbrechungen oder Gefahren für den öffentlichen Verkehr zu treffenden Verkehrungen, fallen dem die Straße benutzenden Unternehmen zur Last.

§ 6. Ueber Streitigkeiten zwischen dem die öffentliche Straße benutzenden Unternehmen und der betreffenden Straßsenverwaltung bezüglich der in den §§ 3, 4 und 5 erwähnten Verpflichtungen des Unternehmens, entscheidet die k. k. politische Landesbehörde nach mit dem Landesausschusse gepflogenen Einvernehmen, und steht hierbei den Parteien der ordentliche Rechtsweg nur für den Fall offen, als die Höhe der dem Straßsenfonds zuerkannten Entschädigung beanstandet wird.

§ 7. Wird den in der Bewilligung des Landesausschusses vorbehaltenen Bedingungen oder den nach diesem Gesetze auferlegten Verpflichtungen von dem die Straße benutzenden Unternehmen nicht Genüge geleistet, so ist dasselbe hierzu mittelst der politischen Exekution zu verhalten.

Im Falle dauernder Vernachlässigung der Erfüllung der oben erwähnten Bedingungen und Verpflichtungen seitens des Unternehmens, kann die im Sinne des § 1 ertheilte Bewilligung mit Zustimmung der k. k. politischen Landesbehörde zurückgenommen werden.

§ 8. Dieses Gesetz bezieht sich nicht auf die Städte Lemberg und Krakau.

§ 9. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftrage Ich Meinen Minister des Innern und des Handels.

Frankreich. Gesetz vom 27. Dezember 1890, betr. die Dienstverträge und die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnbediensteten und der Eisenbahngesellschaften.

Veröffentlicht im Journal officiel vom 28. Dezember 1890 S. 6290.

Artikel 1.

Der Art. 1780¹⁾ des hürgerlichen Gesetzbuchs wird ergänzt wie folgt:

Ein ohne Zeitbestimmung abgeschlossener Dienstvertrag kann jederzeit von einem der vertragschließenden Theile aufgelöst werden.

Die von einem Theile bewirkte Auflösung des Vertrages begründet indessen die Verpflichtung zum Schadenersatz.

Bei Bemessung der Höhe des Schadenersatzes ist Rücksicht zu nehmen auf die geltenden Gebräuche, auf die Art der Dienstleistungen, zu welchen sich der eine Theil verpflichtet hat, auf die seit Abschluß des Dienstvertrages verflossene Zeit, auf die Zahlungen, welche aus dem Lohne an Pensionskassen geleistet sind, und im Allgemeinen auf alle die Umstände, welche das Vorhandensein und die Höhe des Schadens beeinflussen können.

Die Parteien können auf das Recht, Schadenersatz zu beanspruchen, nicht im Voraus verzichten.

Wenn Streitigkeiten auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen vor dem ordentlichen Gerichte erster und zweiter Instanz zur Entscheidung gebracht werden, so ist darüber im abgekürzten und beschleunigten Verfahren zu verhandeln.

Artikel 2.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die Satzungen und Reglements ihrer Pensions- und Unterstützungskassen binnen Jahresfrist dem Ministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Gesetz vom 14. März 1891, betr. die Annahme der mittleren Ortszeit von Paris als gesetzliche Zeit für Frankreich und Algier.

Veröffentlicht im Journal officiel vom 15. März 1891 S. 1233.

Einzigster Artikel.

Die gesetzliche Zeit in Frankreich und in Algier ist die mittlere Ortszeit von Paris.

Rußland. Kaiserl. Erlaß vom ^{26. November} 8. Dezember 1890, betr. die Erhöhung des Betriebskapitals der Nowotorschokeisenbahn.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom ^{22. Januar} 3. Februar 1891.

Das 91 649 Rbl. betragende Betriebskapital der aus den Linien Rschew—Wjasma (dem Staate gehörig) und Ostaschkow—Rschew bestehenden Nowotorschokeisenbahn

¹⁾ Der Art. 1780 lautet: Dienstverträge können nur auf Zeit oder für eine bestimmte Unternehmung abgeschlossen werden.

wird durch Gewährung eines Darlehns aus der Staatskasse auf den Betrag von 306 000 Rbl. erhöht. Dieses Darlehen ist mit 5 pCt. zu verzinsen und darf nur zur Beschaffung von Betriebsmaterialien verwendet werden.

Kaiserl. Erlaß vom 24. Dezember 1890
5. Januar 1891, betr. die Verstaatlichung der
Kursk-Charkow-Asowebisenbahn.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 29. Januar
10. Februar 1891.

Der Ankauf der Kursk-Charkow-Asowebisenbahn und die Uebernahme derselben in Staatsverwaltung vom 1. 13. Januar 1891 ab wird angeordnet. Der Kaufpreis soll nach den finanziellen Ergebnissen der 7 Jahre 1884 bis 1890 einschl. festgestellt werden. (Die Kursk-Charkow-Asowebisenbahn hat eine Ausdehnung von 763 Werst. Der dieselbe betreibenden Gesellschaft ist die Konzession am 23. Dezember 1869 auf die Dauer von 85 Jahren verliehen, nach Verlaufe von 20 Jahren, also vom 23. Dezember 1889 ab, stand aber der Regierung das Recht des Ankaufs zu. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt in Aktien und Obligationen zusammen 55 925 157 Rbl., wobei 14 666 961 Rbl. Verlost bei Begebung der Papiere eingerechnet sind. Für das gesammte Kapital hat die Regierung Zinsbürgschaft übernommen. Außerdem hat die Regierung der Gesellschaft noch Betriebsmittel und sonstiges Eisenbahnzubehör im Betrage zu 6 967 860 Rbl. gewährt. Die Schuld der Gesellschaft für geleistete Vorschüsse, Zinszahlungen n. s. w. hatte Ende 1888 den Betrag von 68 213 250 Rbl. erreicht).

Verordnung vom 17. 29. Januar 1891, betr. die Desinfektion der
Viehswagen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 29. Januar
10. Februar 1891.

Die für die Viehbeförderung auf Eisenbahnen gegebenen Desinfektionsvorschriften werden zur strengsten Nachachtung in Erinnerung gebracht, weil durch Nichtbefolgung dieser Vorschriften die Verbreitung der Viehsenchen befördert und dadurch ein sehr ungünstiger Einfluß auf die Viehausfuhr geübt werde.

Verordnung vom 17. 29. Januar 1891, betr. die Berichterstattung
über Eisenbahnunfälle.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 12. 24. Februar 1891.

Zur Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens bei der Berichterstattung über die bei den Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle und besonderen Ereignisse werden Bestimmungen erlassen, in welchen die Fälle, in denen Meldungen zu erstatten sind, die Personen und Behörden, welchen die Meldepflicht obliegt und diejenigen, an welche die Meldungen zu richten sind, sowie die Art der Berichterstattung näher bezeichnet werden. Von allen bedeutenderen Unfällen, namentlich von solchen,

bei denen Tödtungen und Verletzungen von Personen vorgekommen sind, muß dem Minister der Verkehrsanstalten und dem Direktor der Eisenbahnabtheilung telegraphische Anzeige erstattet werden.

Kaiserlicher Erlaß vom $\frac{25. \text{Januar}}{6. \text{Februar}}$ 1891, betr. Kostenberechnung für Beförderung von Sonderzügen und einzelnen Wagen auf Bestellung des kaiserl. Hofes und der Höfe der zur kaiserl. Familie gehörigen Personen.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom $\frac{26. \text{Februar}}{10. \text{März}}$ 1891.

Mit Bezug auf die Neuregelung des Tarifwesens (vergl. Archiv 1889 S. 526. werden unter Aufhebung der seither gültigen Bestimmungen neue Vorschriften über die Gebühren erlassen, welche von den Eisenbahnen für die auf Bestellung des Hofes des Kaisers und der Höfe der zur kaiserl. Familie gehörigen Personen bewirkte Beförderung von Sonderzügen und einzelnen Wagen in Rechnung zu stellen sind. Für die Beförderung derartiger Sonderzüge soll danach, einerlei, ob der Zug aus den besondern Wagen der kaiserlichen Hofzüge oder aus gewöhnlichen Personen-, Gepäck- und Güterwagen zusammengesetzt ist, für die Zugwerst 1 Rbl. berechnet werden, wenn der Zug höchstens 50 Wagenachsen stark ist. Für jede Mehrachse kommen für die Werst 2 Kopeken hinzu. Für die auf Bestellung erfolgende Beförderung einzelner — kaiserlicher oder gewöhnlicher — Wagen in fahrplanmäßigen Zügen, sind für die Achswerst 6 Kopeken zu berechnen, wobei für die in solchen Wagen befindlichen Personen und Gegenstände weitere Gebühren nicht in Rechnung zu stellen sind. Für jeden auf Bestellung beförderten kaiserlichen oder gewöhnlichen Wagen, der mit Schlafeneinrichtung versehen ist, treten für die Achswerst weitere 2 Kopeken an Gebühren hinzu. Für die Rückbeförderung der Sonderzüge sollen die gleichen Gebühren berechnet werden, wie für die Hinfahrt, ebenso für einzelne Wagen, soweit die Rückbeförderung derselben nicht lediglich auf den Eigenthumsbahnen erfolgt. In den angegebenen Gebührensätzen ist die auf den Eisenbahntransport gelegte Staatssteuer einbegriffen.

Verordnung vom 11. 23. Februar 1891, betr. die Beförderung lebenden Viehes auf Eisenbahnen.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom $\frac{19. \text{Februar}}{3. \text{März}}$ 1891.

In Ergänzung und theilweiser Abänderung der Verordnung vom 1./13. Dezember 1890 (vergl. Archiv 1891 S. 390) wird bestimmt, daß die Lieferfrist, für deren Berechnung eine Fahrgeschwindigkeit von 240 Werst in 24 Stunden zu Grunde gelegt werden soll, nicht von der Zeit der Abstempelung des Frachtbriefes, sondern vom Abgang des nächsten Vieh befördernden Zuges ab, gerechnet werden soll und daß von Einlegung besonderer beschleunigter Viehzüge bei denjenigen Bahnen abgesehen werden kann, auf denen 1 Paar gemischter Personen- und Güterzüge verkehrt und keinerlei Bedürfnis für das Einlegen besonderer Viehzüge vorhanden ist.

Vereinigte Staaten von Columbien. Gesetz vom 18. Oktober 1890,
den Bau der Eisenbahn von Buenaventura nach Manizales be-
treffend.

Veröffentlicht im Diario Oficial vom 20. Oktober 1890.

Der Vertrag zwischen der kolumbischen Regierung und einem Privatunternehmer vom 27. August 1890 wegen Anlage von Eisenbahnen im Departement Cauca wird durch das Gesetz genehmigt. Eine Bahn soll unter Weiterführung und entsprechender Erweiterung der bereits von Buenaventura am Stillen Meere nach Cali bestehenden Eisenbahn mit 1 m Spurweite binnen 4 Jahren bis Cali gebaut werden, nach ihrer Vollendung wird die Fortsetzung der Bahn innerhalb 5 Jahren bis nach Manizales in Aussicht genommen. Die kolumbische Regierung verbürgt für 18 Jahre und jedes km einen Ertrag von 5 pCt. auf 8000 \$ amerikanisch Gold für die Strecke Buenaventura—Córdova, auf 38 000 \$ für die Strecke Córdova—Cali und von $4\frac{1}{2}$ pCt. auf 38 000 \$ für die Strecke Cali—Manizales. Die Dauer der Konzession beträgt 70 Jahre, worauf die Bahnen nebst Zubehör in das Eigenthum der kolumbischen Regierung übergehen.

Bücherschau.

Besprechungen.

Weichs, Friedrich, Freiherr von. Das Lokalbahnwesen, seine Organisation und Bedeutung für die Weltwirthschaft. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 1889.

Verfasser erörtert nach Definition und Klassifikation der Eisenbahnen an der Hand von Sax's Werk: „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft“ die Gesetze des Verkehrswesens, um nach einem kurzen Ueberblick über das Verhältniß der Lokalbahnen zu den übrigen Verkehrsmitteln darzulegen, in welcher Weise Bau und Betrieb der Lokalbahnen am wirtschaftlichsten einzurichten sind. Sodann wird der staatliche Einfluß auf das Lokalbahnwesen behandelt und untersucht, welches Interesse der Staat, die Provinzen, die Gemeinden, die Anlieger und die anschließenden Haupt- und Nebenbahnen an dem Zustandekommen von Nebenbahnen haben und wie dieses Interesse bethätigt werden soll. Verfasser sieht in der Organisation des belgischen Nebenbahnwesens¹⁾ eine praktische Durchführung angemessener Betheiligung der Interessenten an der Schaffung von Lokalbahnen, meint aber, daß dasselbe den Verhältnissen des 535 Quadratmeilen großen belgischen Staats „auf den Leib geschrieben“ und auf Verhältnisse größerer Staaten nicht ohne Weiteres übertragbar sei. Es werden dann die Grundzüge angegeben, nach denen, angelehnt an die belgische Organisation, nach des Verfassers Meinung das Lokalbahnwesen gestaltet werden müßte. Eine Aktiengesellschaft mit unbegrenzter Dauer soll das ausschließliche Recht zum Erwerbe von Konzessionen für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen erhalten. Das Gesellschaftskapital richtet sich nach der jeweiligen Höhe des Anlagekapitals der zu erbauenden Linien und wird in einer der Anzahl der Provinzen des Reichs entsprechenden Anzahl von Gruppen und jede Gruppe wieder in so viele

¹⁾ Sonnenschein, Die Organisation des belgischen Nebenbahnwesens. Archiv 1886 S. 748.

Serien getheilt, als in der betreffenden Provinz Linien konzessionirt werden. Wenigstens zwei Drittel jeder Aktienserie müssen von den oben erwähnten Interessenten gezeichnet sein, denen dann, ähnlich wie in Belgien, auch eine entsprechende Betheiligung an der Verwaltung zugestanden wird.

Verfasser verspricht sich von seiner Organisation, nach welcher der Staat sich lediglich darauf zu beschränken hat, daß die Sicherheit bei Bau und Betrieb gewahrt werde, eine wirtschaftliche Anlage und Verwaltung der Lokalbahnen, und glaubt, daß das in allen europäischen Staaten in ungeheurer Menge aufgehäufte Kapital mit Vorliebe einer derartigen Lokalbahngesellschaft Anleihen zu niedrigem Zinsfuß überlassen würde. In dem Schlufsabschnitt wird die Bedeutung der Eisenbahnen für die Weltwirtschaft, insbesondere den Welthandel im Allgemeinen besprochen und darauf hingewiesen, daß insbesondere die Lokalbahnen berufen seien, die wirtschaftliche Macht unseres Erdtheiles zu heben, nachdem in den meisten europäischen Staaten das Netz von Hauptbahnen im großen Ganzen fertig gebaut ist.

M.

Monatschrift für deutsche Beamte. Organ des unter dem Protektorat Seiner Majestät des Kaisers stehenden preussischen Beamtenvereins. Herausgegeben von Dr. jur. R. Bosse, Kaiserl. Wirklicher Geheimer Rath, Staatssekretär des Staatsraths. Vierzehnter Jahrgang 1890. Grünberg i. Schl. Friedrich Weis Nachfolger. (Hugo Söderström).

Der preussische Beamtenverein dient der Förderung der wirtschaftlichen Wohlfahrt des Beamtenthums. Zu diesem Zwecke sind auf Gegenseitigkeit beruhende Anstalten für die Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Sterbegeldversicherung, sowie ferner Spar-, Darlehns-, Unterstützungskassen und ähnliche Einrichtungen theils einheitlich für den ganzen Bereich der Wirksamkeit des Vereins, theils als örtliche Sonderanstalten in das Leben gerufen. Die Monatschrift für deutsche Beamte tritt für die weiteste Verbreitung und für die stete Vervollkommenung dieser Einrichtungen ein, beschränkt sich aber auf diese Aufgabe nicht, behandelt vielmehr Fragen des Beamtenlebens überhaupt. Sie theilt alle wichtigen Vorschriften, Verwaltungsgrundsätze und Entscheidungen des Beamtenrechts, zumeist im Wortlaut mit, veröffentlicht belehrende Abhandlungen und Aufsätze und erörtert freimüthig, aber mit der gebotenen Rücksicht auf die dienstliche Ordnung die mannigfaltigen Fragen des Beamtenthums auf dienstlichem und wirtschaftlichem Gebiete. Bereicherung der Kenntnisse, Hebung des Pflichtgefühls und der Standesehre, Veredelung des Charakters sind neben der Förderung der wirtschaftlichen Wohlfahrt die Hauptaufgaben, welche

die Monatschrift sich gestellt und seither zum Nutzen des Beamtenthums und mittelbar auch des Dienstes erfolgreich gelöst hat.

Der vorliegende vierzehnte Jahrgang reiht sich seinen Vorgängern würdig an. Er enthält außer dem Abdrucke der im Reiche und in Preußen ergangenen wichtigen Verwaltungsvorschriften und Entscheidungen des Beamtenrechts zahlreiche kleinere Nachrichten und Erörterungen, sowie eine Reihe größerer Abhandlungen und Aufsätze über Gegenstände des Beamtenlebens, wie auch allgemeineren Inhalts. Unter den größeren Arbeiten sind hervorzuheben: „Ueber den Kanzleistil“ (S. 19), „Die ersten Staatsdienstjahre des Freiherrn von Stein“ (S. 100), „Die Wittwen- und Waisenversorgung“ (S. 176), „Luxus- und Modeherrschaft“ (S. 229), „Zur Geschichte des Beamtenthums unter Friedrich dem Großen“ (S. 313), „Welche Aufgaben stellt die erwachsende Arbeiterbewegung den Bürgern, namentlich den Beamten?“ (S. 329), „Arbeitslust“ (S. 389), „Rückblicke und Ausblicke“ (S. 442).

Für die Beamten der Eisenbahnverwaltung sind von besonderem Interesse die Erörterungen auf S. 137 f. und 265 f., in welchen die Vorzüge der seitens der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bereits seit Jahren eingeführten Regelung der Beamtengehälter nach Dienstalterszeitabschnitten dargelegt werden, und die gleiche Regelung zur allgemeinen Einführung in sämtlichen Staatsressorts empfohlen wird, ferner die Nachrichten über das Pensionskassenwesen der Eisenbahnbeamten (S. 416 und 439) und die Mittheilungen über Einrichtung und Ergebnisse des Vereins der sächsischen Staatsbahnbeamten (S. 382).

In Folge der Ernennung des bisherigen Herausgebers zum Staatssekretär des Reichsjustizamts ist die Herausgabe der Monatschrift von dem Regierungsrath im Reichsamte des Innern Dr. jur. Wilhelmi übernommen worden. Indem wir der Monatschrift eine immer wachsende Ausbreitung unter den Beamten wünschen, können wir sie auch den Behörden und solchen Körperschaften, welche sich über deutsches und preussisches Beamtenrecht fortlaufend unterrichtet halten wollen, als ein gutes Hilfsmittel bestens empfehlen. Ein weiteres Verdienst würde sich die Monatschrift erwerben, wenn künftig die das Beamtenrecht betreffenden wichtigen Verwaltungsgrundsätze sämtlicher deutscher Bundesstaaten Berücksichtigung finden würden.

... f.

Krämer, Josef. Neuerungen in der Anwendung der Elektrizität beim Eisenbahndienst. Elektrotechnischer und signaltechnischer Bericht über die Wiener Jubiläumsgewerbeausstellung 1888. Halle a. S. 1889. Druck und Verlag von Wilhelm Knapp.

Auf der im Jahre 1888 in Wien anlässlich des vierzigjährigen Regierungsjubiläums des Kaisers Franz Josef I. veranstalteten niederösterreichischen Gewerbeausstellung hatten auch die österreichischen Eisenbahnen eine in besonderer Gruppe vereinigte systematische Ausstellung veranlaßt und hierüber einen ausführlichen Katalog mit ausführlichen Tabellen und Plänen veröffentlicht. Verfasser unterzieht an der Hand dieses Kataloges diejenigen Neuerungen einer eingehenden Besprechung, welche sich auf die Anwendung der Elektrizität im Eisenbahndienst beziehen. Die Darstellung ist klar und übersichtlich; die in den Text gedruckten 34 Figuren erleichtern das Verständniß in erwünschter Weise. Das verdienstvolle Werkchen kann daher allen, die sich über die signal- und elektrotechnischen Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens unterrichten wollen, nur bestens empfohlen werden.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Berlier, J. B. Les tramways tubulaires souterrains de Paris (1887—1890). Paris.
- Deharme, E. Chemins de fer. Superstructure. Paris. M 50,00.
- Gostkowski, R. Baron. Die Mechanik des Zugverkehrs auf Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Eisenbahnbetriebslehre. Wien 1891.
- Interstate Commerce Commission. Fourth Annual Report on the year ending Dec. 1. 1890. Washington 1890.
- Mallet, A. Développement de l'application du système composé aux machines locomotives. Paris. Chaix.
- Maniguet, J. B. Le chemin de fer glissant (système J.-B. Maniguet) ses diverses applications. Paris. Chaix.
- Nansouty, M. de. Le métropolitain de Paris. Le projet de la compagnie des établissements Eiffel. Paris.
- Odelin, J. Métropolitain de pénétration centrale. But du métropolitain; critiques du projet municipal et du projet Eiffel; tracé des lignes de pénétration centrale, percement des grandes voies de communication; conclusion; réponse à l'enquête. Paris. Chaix.
- Pochet, L. Aération des tunnels du chemin de fer métropolitain de Paris. Chaix.
- Rechtsverhältniss der k. k. Postanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich. Bearbeitet im Postkursbureau des k. k. Handelsministeriums. 3. Aufl. Wien 1891.
- Schuster, Dr. Rudolf Edler von Bonnot und Weber, Dr. August. Die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen. 4. u. 5. Heft. Wien. Fl. 1,20.
- Suethlage, R. A. J. Indische Spoorwegpolitiek. S'Gravenhage 1891.
- Soyer. Étude préliminaire sur un chemin de fer à voie étroite à construire dans la région de l'Est. Neuchâteau.
- Tramways. Notice sur un réseau de tramways dans la banlieue de Bordeaux. Bordeaux.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

Januar 1891.

Rapport sur les travaux du troisième congrès international des chemins de fer (1889).

Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer. Bruxelles.

Januar—Februar 1891.

Note sur les rails en acier. Nouveau projet de loi italien sur les tramways à traction mécanique et les chemins de fer économiques. Note à propos d'un essai de traction électrique sur un railway.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

Januar 1891.

Situation des chemins de fer du monde au 31. décembre 1888. Rang d'importance occupé par les divers pays du globe d'après la longueur des chemins de fer en exploitation à la fin des années 1884 à 1888. Grande-Bretagne et Irlande. — Résultats d'exploitation des tramways pour l'exercice 1888—1889.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 9 bis 17. Vom 28. Februar bis 25. April 1891.

(No. 9:) Hebung der Geleise auf der Rheinbrücke in Köln und Umbau der Brücke über die Frankenwerft. Trockenlegung nasser Tunnelgewölbe und Widerlager. (No. 9a:) Eine Abhandlung J. W. Schwedlers über eisernen Oberbau. (No. 10:) Herstellung der Leitung des Hundsontunnels. (No. 10a:) Kreis Altenaer Schmalspurbahnen. (No. 11—12:) Breitfußschiene oder Stahlschiene? (No. 11:) Störungen des Eisenbahnbetriebs durch Schnee und Schutzmittel dagegen. (No. 12:) Generalfeldmarschall Graf v. Moltke über die Einheitszeit. (No. 14:) Schneeräumen auf Eisenbahnen. (No. 15:) Umbildung und Tragfähigkeit des Planums von Eisenbahndämmen. (No. 15a:) Viehrampe auf dem Güterbahnhofe in Düsseldorf. (No. 16:) Eisenbahnoberbau. (No. 17:) Mörtelbereitung beim Bau des Marienthaler Tunnels (Westerwaldbahn).

Danubius. Wien.

No. 12—26. Vom 19. bis 26. März 1891.

(No. 12:) Der Wiener Donaukanal als Schiffahrtskanal. (No. 13:) Frachtenkonkurrenzen gegen die Schifffahrt.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 17. Vom 28. Februar 1891.

(No. 17:) Haarmanns Schwellenschienenoberbau. Vorschläge zu einer Neuorganisation der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

L'Économiste français. Paris.

No. 9. Vom 28. Februar 1891.

(No. 9:) Le budget de 1892; les garanties aux chemins de fer; le dégrèvement de la grande vitesse; l'amortissement.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg. 1891.

No. 1 bis 10.

(No. 1—2 n. 9:) Beobachtungen und Versuche betr. die Schutzwehren der Eisenbahnen gegen Schneeüberwehungen. (No. 3—4 u. 7—8:) Die kanadische Pacificbahn. (No. 5:) Die Verwendung zerlegbarer Brücken bei Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnstrecken. Die Eisenbahnfrage in Rußland. (No. 6:) Ueber richtige Vergleichung der Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung. (No. 10:) Der Betriebsdienst auf den russischen Eisenbahnen.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft 12. März 1891.

Verkehr der Eisenbahnstationen mit den Streckenwärtern und umgekehrt mittelst Fernsprechern.

Heft 14. April 1891.

Die elektrische Stadtbahn in Budapest der Firma Siemens & Halske.

Engineering. London.

No. 1312 bis 1320. Vom 20. Februar bis 17. April 1891.

(No. 1312:) The hours of employment of Railway guards. The Irish Channel tunnel. (No. 1313:) Carriage for the Hoellenthal Railway. (No. 1315:) Manchester ship canal. (No. 1316:) Locomotive boiler explosion near Leeds. (No. 1314:) Victorian Railways. (No. 1315:) The Central London Railway Bill. The Hoellenthal rack Railway. (No. 1316:) The Islington deep tunnel Railway hill. (No. 1317:) Notes from the South-West British and Prussian Railways. Edinburgh and its Railways. (No. 1319:) Railway bridge at New London. Victorian Railways. (No. 1320:) The Verrugas viaduct.

Engineering News. New York.

No. 8 bis 15. Vom 21. Februar bis 11. April 1891.

(No. 8, 9 und 11—13 u. 15:) Notes on English Railways. (No. 8—9:) The Massachusetts Railroad commission's report. Progress report of the Am. Soc. C. E. committee on standard rail sections. The Patterson rail joint. Missouri Pacific Railway bridges. Progress toward standard rail sections. (No. 9:) The Kelsey gong signal. Statistics showing the prospective Railway construction of 1891. The prospects of Railway construction in 1891. (No. 10:) Bridge guards used on the State Railways of Holland. Convention of State Railroad Commissioners. Modern methods of car lighting. (No. 11:) Reports of State Railroad commissions. Methods of Railway car lighting. The motions observed in the Hawkesbury bridge. The Metropolitan Underground Railway. Co's tunnel under the East river. Railway building in China. Passenger traffic in London and New York. American practice in cheap Railway construction. The cheapest Railroad in the world. (No. 12:) A broken tire accident averted. The stay-holt problem. A mean set of rail sections. (No. 13:) Express passenger locomotive, Lancashire and Yorkshire Ry England. An improvement in methods of unloading rails. The present status of the introduction of Master Car Builders couplers. (No. 14:) European experience with traction engines. Improvements in locomotive boiler construction. Home-made Master Car Builders. New 95-lb. Rail section,

joint and tie-plate; Boston and Albany R. R. Proposed innovations in block signaling for tunnels. Fraction engines for heavy freight hauling. Statistics showing the progress and prospects of Railway construction in the States East of Chicago. The Central London Ry.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 6. Vom 15. März 1891.

Ergebnisse von Durchbiegungsmessungen an belasteten Eisenbahnbrücken. Der Ausflug des Vereins deutscher Eisenbüttenleute nach Amerika im Herbst des Jahres 1890. Die Eisenbahnen Nordamerikas. Ueber den Gebrauch der Zentralschmierapparate für Lokomotivzylinder. Der hohe Reparaturstand der Güterwagen und die Ursachen desselben. Ueber die Motoren für die Kleinindustrie.

Das Handels-Museum. Wien.

No. 16 bis 17. Vom 16. bis 23. April 1891.

(No. 16—17:) Neue Eisenbahnen in der Türkei.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich. Leipzig.

Heft 2. 1891.

Die Entwicklung der Lokalbahnen in den verschiedenen Ländern.

Инженеръ (Der Ingenieur). Kiew.

1891. Jännerheft.

Die Eisenbahn über den Hauptücken des Kaukasusgehirges.

Februarheft.

Neue Anordnung des Unterbaues der Personenwagen mit doppeltem Federsystem. Zur Frage der Ausführung der Arbeiten im Bahnunterhaltungsdienst mit Ersparnisprämien. Ueber die Handbremsen der Güterwagen. Dunkle Seiten in der Organisation der preussischen Staatsbahnverwaltung.

Märzheft.

Amerikanische Praxis bezüglich der Blockirung der Eisenbahnstrecken. Der Kirchenwagen der transkaukasischen Eisenbahn.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.

Februar 1891.

The modern spirit of the engineering profession. The multiple dispatch Railway. Construction and operation of cable and electric Railways.

Moniteur des intérêts matériels. Brüssel.

No. 28 bis 32. Vom 5. bis 19. April 1891.

(No. 28:) La nationalisation des chemins suisses. (No. 32:) La situation financière des chemins de fer de l'État belge.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 3—14. Vom 17. Jänner bis 4. April 1891.

(No. 3, 5 und 8:) Cassa Pensioni Alta Italia resoconto 1889. (No. 4:) L'incorporazione della Succursale dei Giovi nella Rete principale. Strade ferrate

Meridionali, ragguagli sullo stato economico della società. Le costruzioni ferroviarie nell' esercizio 1891—92. (No. 6:) Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche. (No. 7:) Rete Mediterranea, relazione sul quinto esercizio. (No. 9:) Nove costruzioni della Mediterranea. (No. 10:) Nove costruzioni dell' Adriatica. (No. 14:) Unione delle ferrovie d'interesse locale.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 9—16. Vom 1. März bis 19. April 1891.

(No. 9:) Das selbstthätige Sicherheitssignal. (No. 10:) Paulitschky's Dampf-schneehaggenmaschine. (No. 11:) Die Divacca-Laak-Klagenfurt und die Tauernbahn im böhmischen Landtage. (No. 11 und 12:) Einiges über englische Eisenbahnfrachttarife und Verkehr. (No. 12:) Die elektrischen Bahnen in Budapest. (No. 13:) Ueber den österreichischen Zonentarif. (No. 14:) Die Invaliditäts- und Altersversicherung. (No. 15 und 16:) Ueber Bremsen des Systems „Sonlerin“. (No. 15:) Eisenbahnverkehr im Monat Januar 1891.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

Heft II. 1891.

Die Abnutzung der Bremsklötze und die vorthellhafteste Anhängung derselben. Die neueren Personenzuglokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Ueber das Verhalten des Oberhanes in längeren Tunneln. Die Höhenlage der Drehscheiben und Schiebebühnen. Neuere Fortschritte im Lokomotivbau. Innere Beleuchtung größerer Fabrikanlagen. Uebersicht der in Paris 1889 angestellten Lokomotiven. Warum muß der Lokomotivführer seinen Dienst stehend verrichten? Die Lokomotiven auf der Pariser Weltausstellung 1889. Weichenverschluss von Richter.

Heft III. 1891.

Neuere Fortschritte im Lokomotivbau. Innere Beleuchtung größerer Fabrikanlagen. Uebersicht der in Paris 1889 angestellten Lokomotiven. Ueber Rostbildung im Innern der Lokomotivkessel. Schmiervorrichtung für Lokomotiven. Die Lokomotiven auf der Pariser Weltausstellung. Umbau zweier Lokomotiven der Griasi-Tzaritziner Eisenbahn (Südrussland) zu Verbundlokomotiven.

The Railway Engineer. London.

No. 134. März 1891.

Six-wheels-coupled-radial tank engine for the Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railway. Queensland government Railways. Railway structures. Apparatus for protecting trains standing at a signal. Irregular wear of locomotive tyres. The proposed Irish Channel tunnel. Proposed Bhatinda Bikanir Railway in India. Statistics of the principal English Railway Companies for the half-year ending December 30. 1890. Official reports on recent accidents.

No. 135. April 1891.

Four wheeled-coupled-bogie express passenger engine for the London and South Western Railway. „580“ class. Tests of a compound engine upon the

Brooklyn Elevated Railway. Some unconsidered elements in the action of brakes. Locomotives of the Paris-Orleans Railway. New American passenger cars. Mc Donald's improved sand driver. The Chignecto ship Railway.

The Railroad Gazette. New York.

No. 7. Vom 13. Februar 1891.

Value of Railroad securities. The Railroads and highway improvement. Errors in theories of radical trucks. Train accidents in 1890. Some German track tools. Early German studies of American Railroads. Arguments for and against compound locomotives. An abstract of patents on the compound locomotive.

No. 8. Vom 20. Februar 1891.

„Class B“ express locomotive, Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway. Recent English patents on the compound locomotive. Cost of Railroads and Railroad service in England. Standard rail sections. Maine Railroad Commissioners' report. Massachusetts Railroad Commissioners' report. Painting and varnishing of Railroad rolling stock. Cost of steel and steel rails.

No. 9. Vom 27. Februar 1891.

Oil-mixing houses. Fall River passenger station. Rail sections. The Fourth avenue collision. Ten years of Prussian Railroad management. Two collisions under the block system. The best diameter of car wheels. The electric light in Railroad service. Uniform standard time. High steam pressures in compound engines. Early German studies of American Railroads. Argentine Railroads. Abstract of patents on the compound locomotive.

No. 10. Vom 6. März 1891.

Details of class „B“ express locomotive, Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry. Tie plates and spikes. Counterbalancing locomotives. Car lighting. Reckless trainmen. January accidents. Recent improvements in car wheels. Train accidents in January. Third annual convention of Railroad Commissioners' report.

No. 11. Vom 13. März 1891.

Russian freight locomotive. Details of oil-mixing plant. Post's rerailer and bridge guard. Campbell's excursion or round trip ticket. Two Railroad presidents on steam heating. Railroad returns of commissioners. The coroner's verdict on the tunnel accident. Signaling the tunnel. Notes on the City and South London subway. Verdict on the Fourth avenue tunnel disaster. German speed indicators. High Railroad speed with an electric motor.

No. 12. Vom 20. März 1891.

Cloud's boltless wheel. Beasley's seal lock. Schilling's electrical car wheel counter. Anthracite coal rates. Use and abuse of fixed signals. Railroads through South-Central Brazil. Record of flat spots on driving tires to date. Rapid transit for New York City. Lubricants for locomotive cylinders. Stay bolts for locomotives. Early German studies of American Railroads. English accidents. Discriminations from the use of private cars. Our exports of Railroad materiel.

No. 13. Vom 27. März 1891.

The Lindner starting year for compound locomotives. 50 000-lb. box car-Baltimore and Ohio R. R. One-shore or two-shoe brakes. The standard car compner. Abolishing unlimited tickets. Missouri Pacific report for 1890 Pressed steel in car construction. Proposed electric freight Railroad in Fall river. Prospects of the use of aluminum in Railroad work. Railroad legislation in North Carolina. An air-brake instruction train.

No. 14. Vom 3. April 1891.

Braking power of the steam cylinders of compound locomotives. Switching yards and shops of the Union Pacific at Denver. Locomotive boiler construction. St. Clair tunnel locomotive. The time convention. Recent and contemplated changes in locomotives for elevated roads. The Canadian Pacific and the New York Central. The Monon situation. Rapid transit in New-York City. Train accidents in the United States in February. Early German studies of American Railroads. Indian Railroad notes.

No. 15. Vom 10. April 1891.

Oil-mixing plant-Lehigh-Valley Railroad. Suggestions for the committee on safety appliances. The Railways and the traders. Locomotives for New South Wales. The Baldwin locomotive works. Texas Railroad law. Railroads in China. The Time Convention meeting. Tunneling under heavy pressres.

The Railway News. London.**No. 1415—1424. Vom 14. Februar bis 18. April 1891.**

(No. 1415:) Cheap fares for the working classes. Tramways in the United kingdom. American Railroad prospects. (No. 1417:) Board of trade schedules. American Railroad consolidation. Swedish State Railways. Railway bills in 1891. (No. 1418 und 1423:) Railway rates. (No. 1418:) „Reciprocity“ and the Canadian Railways. The zone tariff in Sweden. Irish Railways. (No. 1419:) Locomotive charges in the past half-year; coal and wages. (No. 1420:) Working expenses of English and American Railroads. Railway coal traffic to London. (No. 1421:) Railway terminals. Railway affairs in Scotland. Railway servants' hours of labour. The Sliding Railway. Projected zone tariff in Sweden. British Railways and the fluctuating currencies. (No. 1422:) The Railways and the traders. The past quarter's traffic. Railway company's steamboat services. American Railroad traffic organisations (No. 1423:) The race to the North. Tasmanian main line Railway. Irish Railways. (No. 1424:) Railway rates and charges (provisional order) bills. French Railway rates and fares. Passenger traffic in Germany.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**Januar 1891.**

Note sur l'essai des bandages en acier. Les voitures et wagons de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, à l'exposition universelle de 1889. Note sur les appareils pour la manoeuvre à distance des aiguilles par fils de la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais. Statistique des chemins de fer de la Belgique pour l'année 1889.

Februar 1891.

Note sur l'installation des appareils hydrauliques de la nouvelle gare de Paris—St. Lazare. Expériences sur la combustion dans les foyers de locomotives. Note sur le chemin de fer électrique de Londres (city and South London Railway).

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 8—12. Vom 21. Februar bis 21. März 1891.

(No. 8:) Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven. (No. 12:) Oberban der Vitznau-Rigibahn.

Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt. Wien.

No. 25. bis 46. Vom 26. Februar bis 21. April 1891.

(No. 25:) Zusammenstellung der im Monat Januar 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 29:) Eisenbahnverkehr im Monat Januar 1891 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monats Januar 1890. (No. 30:) Rudolf Kratochwil Ritter von Loewenfeld †. (No. 31:) Elbeverkehr 1890. (No. 32:) Reform der Personentarife auf den deutschen Eisenbahnen. (No. 35:) Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen mit Ende 1889. (No. 36:) Zusammenstellung der im Monat Februar 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 40:) Ueber den Verkehr von Arbeiterzügen in England. (No. 44:) Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1890. (No. 46:) Mittheilungen über Tramways in Nordamerika.

La voie ferrée. Paris.

No. 434 bis 442. Vom 19. Februar bis 16. April 1891.

(No. 434 und 436:) Le respect des contracts. (No. 434:) Le comité consultatif des chemins de fer. (No. 435:) Les tarifs de pénétration. L'impôt sur la grande vitesse. Les délais de livraison des wagons aux chargeurs. (No. 436 und 437:) L'État doit-il exploiter? (No. 436:) Comité consultatif des chemins de fer. (No. 436 und 437:) Le Transsaharien. (No. 438:) Les chemins de fer dans le budget 1892. Le trafic probable du Transsaharien. (No. 439:) Les wagons complets et le gronpage. Les délais de livraison des wagons aux chargeurs. (No. 440:) Les chemins de fer à voie étroite. (No. 441:) Questions de chemin de fer, préface. (No. 442:) Nos desideratas. Le magasinage dans les gares.

Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

No. 374 und 375. Vom 26. Februar bis 12. März 1891.

(No. 374:) Kundgebung des österreichisch-ungarischen Exportvereins in der Tarifrage Wien-Triest. (No. 375:) Die Triester Frage in der Wiener Handelskammer.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 9 bis 15. Vom 27. Februar bis 10. April 1891.

(No. 9:) Elektrische Straßebahn (System Thomson-Houston) in Bremen. (No. 11:) Ueber Festigkeitsversuche mit Wagenkuppelungen. (No. 12:) Pas-

sagierwaggons III. Klasse mit Schlafvorrichtung (System B. Ginzburg). (No. 13:) Der Umbau der gewölhten Bahnüberfahrten auf der Lokaltrecke der k. k. priv. Südhalingesellschaft mit besonderer Rücksicht auf das hierbei in Anwendung gebrachte System Monier. (No. 14 u. 15:) Mittheilungen über die generelle Anlage der Stadtbahn in Paris nach Projekt Eiffel und Betrachtungen über die Anordnung und den Bau der Wiener Stadtbahnen.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hannover.

Heft 2. 1891.

- Ueber die zweckmäßigste Höhe des Personenfahrgeldes auf den Eisenbahnen.

Журнал министерства путей сообщения. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten.) St. Petersburg. Nichtamtlicher Theil.

Heft November—Dezember 1890.

Die Ausgaben der russischen Eisenbahnen. Die Compoundlokomotiven der französischen Eisenbahnen. Eine Vervollkommnung der Zugsignaleinrichtungen. Das neue schweizerische Gesetz über die Sonntagsruhe im Eisenbahndienste. Vergleich der Beförderungskosten auf Eisenbahn- und Wasserstraßen. Ueber den Einfluß des Bremsens der Eisenbahnzüge auf die Standfestigkeit der Brücken.

Heft Jannar 1891.

Die virtuelle Länge der Eisenbahnen und ihre Anwendung zur Berechnung der Betriebsangaben. Untersuchungen über die Tragfähigkeit des Planums der Eisenbahnen. Ueber die Maßnahmen gegen Rutschungen und Aufquellen des Eisenbahnkörpers. Ueber die Beschaffenheit und Härte des Schienen- und Radreifenstahls. Entgegnung auf Dr. Dudley's Aeußerung betreffs der Verwendung weicher oder harter Stahlschienen. Ueber Aufquellungen des Eisenbahnkörpers.

Zeitschrift für Lokal- und Straßenbahnwesen. Wiesbaden.

Heft I. 1891.

Allgemeine Uebersicht. Die Skagshahn. Ueber außergewöhnliche Bahnsysteme. Einige Bemerkungen über Anlage und Betrieb von Lokalbahnen. Ein Beitrag zur Motorfrage für Straßenbahnen. Die Entwicklung der Lokalbahnen in Deutschland.

Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

No. 9 bis 26. Vom 1. März his 17. April 1891.

(No. 9—10:) Die Eisenbahnen Kleinasien. (No. 9:) Rechnungsabschlüsse der österreichischen Eisenbahnen für das Jahr 1889. (No. 10—11:) Zur Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung Böhmens mit Triest. Europäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1891, abgehalten am 14. und 15. Januar 1891 in Berlin. (No. 11:) Ein österreichisches Eisenbahnmuseum in Wien. Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat Januar 1891. (No. 12:) Zur Verzehrungssteuereinhebung auf den Bahnhöfen Wiens, nach Erweiterung des Verzehrungssteuergebietes. (No. 12 und 14:) Das internationale Uehereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr

(No. 13:) Ueber den österreichischen Kreuzerzonentarif. Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. (No. 14:) Die Staatsubventionen der wichtigsten italienischen, englischen, französischen und deutschen Seetransportinstitute. (No. 15:) Bericht über die Verwaltung der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Geschäftsjahre 1890. Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat Februar 1891. (No. 16:) Mittheilungen über neuere Zahnradbahnen, System Aht. (No. 17:) Reform der Gütertarife der k. k. Staatsbahnen.

Zeitschrift für Transportwesen und Strafsenbau. Berlin.

No. 7 bis 11. Vom 1. März bis 20. April 1891.

(No. 7—9:) Leichtere Kabelbahnausführungen. (No. 7:) Die Sicherung der Eisenbahnzüge. (No. 8:) Mittel und Wege des Verkehrs in alter und neuer Zeit. (No. 9:) Zur Frage des Accumulatorenbetriebs für Strafsenbahnen. (No. 11:) Die Pilatus- und Bürgenstockbahn. (No. 12:) Der Begriff und die Stellung der Strafsenbahnen gegenüber anderweiten Bahnbetrieben. Der Oberbau für Strafseneisenbahnen. Der Geske'sche Spurrichter.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 17 bis 32. Vom 28. Februar bis 25. April 1891.

(No. 17 und 18:) Der Verkehr auf Eisenbahnen bei Schneefall und Schneestürmen. (No. 17 u. 19:) Kartographische Darstellung der Güterbewegungstatistik. (No. 18:) Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Staatseisenbahnnetzes. (No. 19:) Die Stellung der Industrie zu den Gesetzentwürfen über die Reichstelegraphenanlagen und über elektrische Anlagen. (No. 20:) Die Reform der Personentarife. (No. 21:) Das internationale Eisenbahnübereinkommen im Reichstag. (No. 22:) Mangel an Güterwagen auf den Eisenbahnen. (No. 23:) Zur Frage der Einheitszeit. Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Beamten von Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1889. (No. 24 und 25:) Einige Notizen über französische und englische Signaleinrichtungen. (No. 25:) Die Eisenbahnpersonentarifreform im Reichs- und Landtage. (No. 26:) Schnell und billig. (No. 27 und 28:) Beschreibung und Resultate des ungarischen Zonentarifs. Eisenbahnen bei Schneefall und Schneestürmen. (No. 28:) Wagenmangel und Sonntagsruhe. (No. 29:) Zum Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands und zur Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Der hohe Reparaturstand der Güterwagen und die Ursachen desselben. (No. 30:) Die Verwendung der Frauen im Bahnaufsichtsdienste. (No. 31:) Verdeutschung im Eisenbahnwesen. Verbundlokomotiven. (No. 32:) Ueber den österreichischen Zonentarif.

Prozentberechnungen über den Personenverkehr auf den königl. preussischen Staatseisenbahnen in den drei Monaten Dezember 1889, März und Juli 1890.

Nach amtlichen Grundlagen zusammengestellt von O. Hille.

Vorbemerkung.

In den letzten Jahren sind auf den preussischen Staatseisenbahnen in bestimmten Monatsperioden statistische Aufnahmen über die Vertheilung des Personenverkehrs auf die einzelnen Entfernungen und Abfertigungsarten veranstaltet worden. Das Ergebniss der letzten Aufnahme, welche die Monate Dezember 1889, März und Juli 1890 umfaßt, ist in den nachfolgenden 16 Tafeln niedergelegt.

Die Anzahl der Fahrten ist wie folgt festgestellt:

- a) bei Rückfahrkarten, Rndreisekarten und Sommerkarten wurde die Anzahl der verkauften Fahrkarten verdoppelt;
- b) bei Zeitkarten wurde die Anzahl derjenigen Fahrten eingestellt, welche auf Grund der betreffenden Karten in dem betreffenden Monat abgefahren werden durften, wobei auf allgemeine Zeitkarten je eine Hin- und Rückfahrt täglich gerechnet wurde.

Die Gesamtziffern des Verkehrs in den oben genannten drei Monaten betragen etwa den vierten Theil des Jahresverkehrs (zu vergl. Betriebsbericht für 1889/90 S. 178, 179).

Die in den einzelnen Tafeln vorkommenden Abweichungen gegen die Tafeln über den Gesamtverkehr (0,01 bis 0,09 pCt.) beruhen auf Abrundungen.

Tafel No. 1. Einfache
Dezember 1899,

Auf eine Ent- fernung von km von bis		I. Klasse						II. Klasse						III.	
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme
				Fahrten		Einnahme				Fahrten		Einnahme			
				auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.			auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.		
		M.	g.	g.	g.	g.	M.	g.	g.	g.	g.	M.	g.	g.	g.
1	5	4972	1610	6,8	2,3	0,1	0,1	336209	67688	19,1	5,8	1,2	0,3	2355907	299814
6	10	5406	3364	7,4	2,3	0,3	0,2	581629	133128	30,6	9,1	2,4	0,3	4373608	703899
1	10	10378	4974	14,2	4,4	0,1	0,3	867838	200816	50,0	14,9	3,6	1,4	6729515	1003713
11	15	2545	2710	3,5	1,1	0,2	0,1	176399	90338	10,3	3,0	1,6	0,7	1500737	481337
16	20	2940	4420	4,0	1,2	0,4	0,3	69983	69064	4,0	1,2	1,2	0,3	494705	316660
11	20	5485	7130	7,5	2,3	0,2	0,3	246382	159402	14,2	4,2	2,8	1,2	2004442	800997
1	20	15863	12104	21,7	6,7	1,0	0,6	1114220	360218	61,2	19,1	6,1	2,6	8733957	1804710
21	25	1867	3494	2,5	0,8	0,3	0,3	42712	50462	2,5	0,7	1,1	0,4	281937	261694
26	30	2657	6035	3,6	1,1	0,6	0,3	40563	68776	2,5	0,7	1,2	0,5	222231	255426
31	40	4063	11957	5,6	1,7	0,2	0,6	69209	149300	3,9	1,2	2,7	1,1	356834	512797
41	50	3401	12749	4,7	1,4	1,1	0,8	50663	141355	2,9	0,9	2,5	1,0	237100	440280
21	50	11988	34235	16,1	5,0	2,9	1,7	203147	418883	11,6	3,5	7,3	3,0	1098102	1470197
1	50	27851	46389	38,1	11,7	3,3	2,3	1317967	779111	75,2	22,6	13,9	5,6	9832059	3274907
51	60	2341	10841	3,2	1,0	0,9	0,3	43629	149195	2,5	0,8	2,7	1,1	197803	446587
61	80	4205	24600	5,7	1,3	2,1	1,3	68015	292589	3,9	1,7	5,2	2,1	266289	748907
81	100	3100	23001	4,2	1,2	1,9	1,2	49135	272891	2,9	0,9	4,9	2,0	178291	647671
51	100	9646	58151	13,1	4,1	4,9	3,0	160779	714675	9,2	2,9	12,8	5,2	612383	1843365
1	100	37497	104700	51,2	15,8	8,4	5,3	1478146	1493786	85,0	25,8	26,7	10,3	10474442	5118272
101	125	3500	33927	4,8	1,5	2,8	1,7	50068	349199	2,9	0,8	6,2	2,5	152961	702363
126	150	2915	33632	3,9	1,2	2,8	1,7	36547	311707	2,1	0,6	5,5	2,9	99024	568621
151	200	5677	84485	7,8	2,4	7,0	4,2	51289	555708	2,9	0,8	9,9	4,0	106992	766330
101	200	12062	151944	16,5	5,2	12,6	7,8	137904	1216614	7,9	2,2	21,6	8,7	358977	2087314
1	200	49589	256734	67,7	21,0	21,4	12,9	1616050	2710400	92,9	27,7	48,3	19,3	10833419	7155586
201	300	7992	172780	10,9	3,3	14,4	8,7	56368	892280	3,3	0,9	15,9	6,5	82673	843100
301	400	4278	133260	5,9	1,9	11,1	6,7	29688	690524	1,6	0,4	10,7	4,3	28287	420482
401	500	3072	125791	4,2	1,3	10,5	6,3	12555	370828	0,8	0,2	6,6	2,7	10700	207046
501	600	3587	170209	4,3	1,3	14,3	8,5	12420	436697	0,7	0,2	7,8	3,2	7766	186567
601	700	1797	105549	2,5	0,7	8,8	5,2	5325	224521	0,3	0,1	4,0	1,7	3348	94353
701	800	1130	76373	1,6	0,5	6,1	3,8	2779	137926	0,2	0,1	2,4	1,0	1523	50005
801	1000	896	73860	1,2	0,4	6,1	3,7	2422	149345	0,2	0,1	2,7	1,1	695	27060
201	1000	22752	857912	31,2	9,5	71,5	43,0	118857	2812821	7,1	2,0	50,1	20,3	134992	1829503
1001	1200	485	48895	0,7	0,2	4,1	2,5	845	57014	0,0	0,0	1,0	0,4	252	12712
1201	1500	183	24453	0,3	0,0	2,0	1,2	209	20378	0,0	0,0	0,1	0,2	17	890
1501	u. m.	65	10460	0,1	0,0	1,0	0,5	108	13746	0,0	0,0	0,2	0,1	14	1366
1001	1501														
u. m.		733	81208	1,1	0,2	7,1	4,2	1162	91138	0,0	0,0	1,6	0,7	283	14908
Uebersicht		73074	1198854	100,0	30,1	100,0	60,1	1735829	5614359	100,0	29,7	100,0	40,3	10088694	8999997

Fahrkarten.

März und Juli 1890

Klasse				IV. Klasse								Zusammen									
In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der									
Fahrten III. Kl.		Einnahme III. Kl.				Fahrten IV. Kl.		Einnahme IV. Kl.				Fahrten I.-IV. Kl.		Einnahme I.-IV. Kl.							
auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.			auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.			auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf einf. Fahrkart.	auf alle Fahrkart.						
00	00	00	00		M	00	00	00	00		M	00	00	00	00		M	00	00	00	00
21,5	8,1	3,3	1,1	2445644	244154	12,9	10,0	2,0	1,4	5142732	613966	16,3	8,7	2,2	1,3						
39,9	15,0	7,8	3,2	4777126	869396	25,3	19,6	6,9	6,3	9687769	1709787	30,6	16,3	6,0	3,3						
61,4	23,1	11,1	4,6	7222770	1113550	38,2	29,6	8,9	8,3	14890501	2323053	46,9	25,0	8,2	4,5						
13,8	5,3	5,4	2,3	2933750	858114	15,3	12,0	6,8	6,3	4622431	1435499	14,6	7,8	5,1	2,2						
4,5	1,7	3,5	1,5	1770280	708865	9,1	7,3	5,6	5,3	2337908	1066000	7,4	3,9	3,9	2,3						
18,3	6,9	8,9	3,7	4704030	1566979	24,9	19,3	12,4	11,8	6360339	2584508	22,0	11,7	9,0	5,0						
79,7	30,0	20,0	8,3	11926800	2640520	63,1	48,9	21,3	20,1	21798440	4857561	68,9	36,7	17,2	9,5						
2,5	1,0	2,9	1,3	1218346	609907	6,5	5,0	4,8	4,6	1544862	934557	4,9	2,6	3,3	1,9						
2,0	0,7	2,8	1,3	950467	561150	5,1	3,9	4,4	4,3	1215918	891387	3,9	2,0	3,1	1,7						
3,3	1,2	5,7	2,4	1208059	892343	6,4	4,9	7,1	6,7	1638165	1566437	5,2	2,8	5,3	3,1						
2,2	0,8	4,9	2,0	757911	708808	4,0	3,1	5,6	5,3	1049075	1303192	3,3	1,8	4,6	2,6						
10,0	3,7	16,3	6,8	4134783	2772248	22,0	16,9	21,9	20,4	5449020	4695573	17,3	9,3	16,3	9,3						
89,7	33,7	36,3	15,1	10061583	5452777	85,1	65,8	43,2	40,9	27298460	9553134	86,2	45,9	33,7	18,8						
1,8	0,7	4,9	2,1	536888	608397	2,9	2,2	4,4	4,6	780661	1215020	2,5	1,3	4,3	2,4						
2,1	0,9	8,3	3,5	681732	968144	3,6	2,8	7,7	7,3	1020241	2034249	3,3	1,7	7,3	4,0						
1,0	0,6	7,2	2,9	422650	767364	2,3	1,7	6,1	5,8	653076	1711127	2,1	1,1	6,0	3,3						
5,8	2,2	20,4	8,5	1641170	2343905	8,8	6,7	18,6	17,7	2453978	4960392	7,8	4,1	17,3	9,7						
95,3	35,9	56,7	23,6	17702753	7796682	93,9	72,5	61,4	58,6	29092838	14513530	94,0	50,0	51,2	28,5						
1,1	0,5	7,8	3,2	324581	733150	1,7	1,3	5,9	5,5	531110	1818539	1,7	0,9	6,4	3,5						
0,9	0,3	6,3	2,6	218952	508361	1,2	0,9	4,4	4,3	357438	1512321	1,1	0,6	5,3	2,9						
0,9	0,4	8,5	3,5	242391	818936	1,3	1,0	6,3	6,1	406349	2225509	1,3	0,7	7,8	4,4						
3,3	1,3	22,6	9,3	785024	2150497	4,2	3,2	17,2	16,1	1294897	5556369	4,0	2,9	19,3	10,8						
98,7	37,1	79,3	32,9	18488677	9947179	98,1	75,7	79,0	74,7	30987735	20069899	98,0	52,2	70,7	39,3						
0,8	0,3	9,4	3,4	208173	1056113	1,1	0,8	8,4	7,9	355206	1964973	1,1	0,6	10,4	5,8						
0,3	0,1	4,7	1,9	90095	620635	0,5	0,4	4,9	4,7	149348	1774901	0,4	0,2	6,3	3,3						
0,1	0,1	2,3	0,9	27179	244995	0,2	0,1	1,9	1,9	53606	948660	0,2	0,1	3,3	1,8						
0,1	0,1	2,1	0,8	22031	234853	0,1	0,1	1,8	1,7	45804	1028416	0,2	0,0	3,6	2,0						
0,0	0,0	1,1	0,4	10735	132301	0,0	0,0	1,0	0,9	21206	556724	0,1	0,0	1,9	1,1						
0,0	0,0	0,6	0,2	5971	87376	0,0	0,0	0,7	0,7	11403	352580	0,0	0,0	1,3	0,7						
0,0	0,0	0,3	0,1	10601	183466	0,0	0,0	1,5	1,4	14614	433721	0,0	0,0	1,9	0,8						
1,3	0,6	20,3	8,1	874785	2559789	1,9	1,4	20,2	19,3	651186	8059975	2,0	0,9	25,3	15,7						
0,0	0,0	0,3	0,0	4679	97601	0,0	0,0	0,8	0,8	6261	216223	0,0	0,0	0,8	0,4						
0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	.	.	.	409	45661	0,0	0,0	0,1	0,1						
0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	.	.	.	1-7	25972	0,0	0,0	0,1	0,1						
0,0	0,0	0,3	0,0	4679	97601	0,0	0,0	0,8	0,8	6857	287855	0,0	0,0	1,0	0,6						
100,0	37,7	100,0	41,0	18868141	12604519	100,0	77,1	100,0	94,7	31645778	28417728	100,0	53,1	100,0	55,6						

Tafel No. 2. Rück-
Dezember 1889,

Auf eine Ent- fernung von km von bis		I. Klasse						II. Klasse						III.	
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme
				Fahrten		Einnahme				Fahrten		Einnahme			
				auf Rück- fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf Rück- fahrkart.	auf alle Fahrkart.			auf Rück- fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf Rück- fahrkart.	auf alle Fahrkart.		
		M.	„	„	„	„	„	M.	„	„	„	„	„	M.	„
1	5	5466	1447	4,3	2,3	0,3	0,1	286724	60097	9,8	5,0	1,2	0,4	1647914	227335
6	10	17974	8042	14,0	7,6	1,6	0,3	581366	214891	19,3	9,9	4,4	1,6	3834742	962619
1	10	23440	10889	18,3	9,9	1,9	0,6	868000	274988	29,6	14,9	5,6	2,0	5482056	1189954
11	15	9102	7333	7,1	3,8	1,3	0,4	399285	230603	13,6	6,9	4,7	1,7	2634952	1015218
16	20	13436	14598	10,4	5,7	2,7	0,7	308120	247381	10,5	5,3	5,0	1,8	1703887	907728
11	20	22538	21931	17,5	9,5	4,0	1,1	707405	478184	24,1	12,2	9,7	3,3	4338839	1922946
1	20	45978	32320	25,8	19,4	5,9	1,7	1575495	753172	53,7	27,1	15,3	5,3	9821495	3112900
21	25	6302	8619	4,9	2,7	1,6	0,4	204700	207728	6,9	3,3	4,2	1,6	1101896	738294
26	30	15074	24568	11,8	6,3	4,4	1,3	265004	247615	7,0	3,3	5,0	1,9	845976	680948
31	40	15478	32081	12,1	6,5	5,5	1,6	272030	419965	9,3	4,7	8,5	3,0	1018774	1051486
41	50	9172	25092	7,1	3,9	4,5	1,3	163222	328837	5,5	2,8	6,7	2,4	553817	744806
21	50	46026	90360	35,9	19,1	16,3	4,6	844956	1204145	28,7	14,3	24,4	8,9	3520463	3215472
1	50	92004	122680	71,7	38,3	22,2	6,3	2420151	1957317	82,4	41,6	39,7	14,4	13341958	6328372
51	60	5194	17542	4,1	2,2	3,2	0,9	105760	264025	3,6	1,8	5,4	1,9	369968	606354
61	80	7586	31712	5,9	3,2	5,7	1,6	135120	416911	4,6	2,3	8,4	2,9	415829	838253
81	100	4104	22159	3,2	1,7	4,0	1,1	72186	288722	2,5	1,2	5,9	2,1	197000	523089
51	100	16884	71413	13,2	7,1	12,9	3,6	313066	969658	10,7	5,3	19,7	6,9	982797	1967686
1	100	108888	194093	84,9	45,9	35,1	9,9	2733517	2926975	93,4	46,9	59,4	21,3	14324755	8296068
101	125	3170	21775	2,5	1,4	3,9	1,1	56198	287081	1,9	0,9	5,8	2,1	131078	438664
126	150	2354	19453	1,9	0,9	3,5	0,9	36118	221627	1,2	0,6	4,8	1,6	78976	305080
151	200	3150	32600	2,5	1,4	5,9	1,6	39856	306791	1,4	0,7	6,2	2,2	63762	321558
101	200	8674	73888	6,9	3,7	13,3	3,6	132172	815499	4,3	2,2	16,8	5,9	273816	1065252
1	200	117562	267981	91,8	49,6	48,4	13,3	2865689	3742474	97,6	49,1	76,2	27,3	14585371	9361329
201	300	3506	60569	3,1	1,6	10,9	3,0	38554	417993	1,3	0,6	8,3	3,0	45012	324856
301	400	1896	41638	1,5	0,8	7,3	2,1	15418	243671	0,5	0,3	4,9	1,8	13617	142016
401	500	1348	40652	1,1	0,6	7,3	2,1	6216	133223	0,2	0,1	2,7	0,9	4628	61996
501	600	1858	63740	1,4	0,8	11,3	3,2	7668	188826	0,3	0,1	3,8	1,4	3984	64313
601	700	826	35335	0,7	0,3	6,4	1,8	2814	84040	0,1	0,0	1,7	0,6	1470	28045
701	800	124	6157	0,0	0,0	1,1	0,3	900	22660	0,0	0,0	0,6	0,2	558	11186
801	1000	392	22538	0,3	0,1	4,1	1,1	1614	66430	0,0	0,0	1,3	0,3	436	9970
201	1000	10350	270649	8,1	4,2	48,8	13,6	73184	1164043	2,4	1,1	23,5	8,1	69705	642322
1001	1200	184	14531	0,1	0,1	2,6	0,7	328	18683	0,0	0,0	0,3	0,1		
1201	1500	10	971	0,0	0,0	0,2	0,0	32	2330	0,0	0,0	0,0	0,0	2	110
1501	u. m.							2	195	0,0	0,0	0,0	0,0		
1001	1501														
	u. m.	194	15502	0,1	0,1	2,6	0,7	362	21208	0,0	0,0	0,3	0,1	2	110
Ueberhaupt		128106	554132	100,0	53,9	100,0	27,8	2939235	4927725	100,0	50,3	100,0	35,7	14668278	10008752

fahrkarten.
März und Juli 1890.

Klasse				IV. Klasse								Zusammen							
In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der							
Fahrten III. Kl.		Einnahme III. Kl.				Fahrten IV. Kl.		Einnahme IV. Kl.				Fahrten I.-IV. Kl.		Einnahme I.-IV. Kl.					
auf Rück-fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf Rück-fahrkart.	auf alle Fahrkart.			auf Rück-fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf Rück-fahrkart.	auf alle Fahrkart.			auf Rück-fahrkart.	auf alle Fahrkart.	auf Rück-fahrkart.	auf alle Fahrkart.				
%	%	%	%		„	%	%	%	%		„	%	%	%	%				
11,2	5,6	2,3	1,1	.	.	.	.	.	.	1940104	288879	10,9	3,3	1,5	0,6
26,1	13,2	9,6	4,4	.	.	.	.	.	.	4434082	1186452	25,0	7,1	7,7	2,3
37,3	18,8	11,9	5,5	.	.	.	.	.	.	6374186	1475331	35,9	10,7	9,5	2,9
18,0	9,0	10,2	4,6	.	.	.	.	.	.	3043339	1253354	17,2	5,1	8,1	2,5
11,7	5,8	9,1	4,2	.	.	.	.	.	.	2025443	1169707	11,1	3,1	7,6	2,3
20,7	14,1	19,3	8,8	.	.	.	.	.	.	5068782	2123061	28,6	8,5	15,7	4,8
67,0	33,6	31,2	14,5	.	.	.	.	.	.	11442068	3808392	61,5	19,2	25,2	7,7
7,5	3,9	7,1	3,4	4	1	0,3	0,00	0,2	0,00	4312902	954642	7,1	2,3	6,2	1,9				
5,8	2,9	6,3	3,2	350	140	27,0	0,00	22,8	0,00	1096401	953289	6,0	1,8	6,2	1,8				
6,9	3,5	10,5	4,8	914	437	70,5	0,01	71,0	0,01	1307196	1563009	7,1	2,2	9,7	2,9				
3,8	1,9	7,1	3,4	.	.	.	.	.	.	726211	1098735	4,1	1,2	7,1	2,1
24,0	12,2	32,1	14,8	1298	578	97,8	0,01	94,0	0,01	4412713	4510555	21,9	7,5	29,2	8,7				
91,0	45,8	63,3	29,1	1298	578	97,8	0,01	94,0	0,01	15855681	8408947	89,1	26,7	54,4	16,4				
2,5	1,3	6,1	2,7	.	.	.	.	.	.	480922	687921	2,7	0,8	5,7	1,7
2,9	1,4	8,4	3,9	.	.	.	.	.	.	558535	1286876	3,2	0,9	8,3	2,5
1,4	0,7	5,2	2,1	28	37	2,2	0,00	6,0	0,00	273318	831007	1,5	0,4	5,4	1,6				
6,8	3,1	19,7	9,0	28	37	2,2	0,00	6,0	0,00	1312775	3008894	7,1	2,1	19,1	5,8				
97,8	49,2	83,0	38,1	1296	615	100,0	0,01	100,0	0,01	17168456	11417751	96,8	28,8	73,8	22,2				
0,9	0,4	4,1	1,9	.	.	.	.	.	.	190446	747520	1,1	0,3	4,8	1,5
0,5	0,3	3,1	1,5	.	.	.	.	.	.	117448	546110	0,6	0,2	3,5	1,1
0,4	0,2	3,2	1,5	.	.	.	.	.	.	106768	661009	0,6	0,2	4,3	1,1
1,8	0,9	10,7	4,9	.	.	.	.	.	.	414602	1954539	2,3	0,7	12,6	3,9
99,6	50,1	93,7	43,0	1296	615	100,0	0,01	100,0	0,01	17583118	13372390	99,1	29,5	86,4	26,1				
0,3	0,2	3,2	1,1	.	.	.	.	.	.	87472	803438	0,5	0,1	5,2	1,6
0,1	0,1	1,1	0,6	.	.	.	.	.	.	30331	427325	0,2	0,1	2,4	0,8
0,0	0,0	0,6	0,2	.	.	.	.	.	.	12192	235811	0,1	0,0	1,5	0,5
0,0	0,0	0,6	0,3	.	.	.	.	.	.	13540	316879	0,1	0,0	2,1	0,6
0,0	0,0	0,3	0,1	.	.	.	.	.	.	5110	147120	0,0	0,0	0,9	0,3
0,0	0,0	0,1	0,0	.	.	.	.	.	.	1582	47233	0,0	0,0	0,3	0,1
0,0	0,0	0,1	0,0	.	.	.	.	.	.	2442	98938	0,0	0,0	0,6	0,2
0,1	0,3	6,3	2,6	.	.	.	.	.	.	152289	2077014	0,9	0,2	13,1	4,1
0,0	0,0	.	.	.	.	.	.	.	.	512	33214	0,0	0,0	0,2	0,1
0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	.	.	.	44	3444	0,0	0,0	0,0	0,0
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	195	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	.	.	.	558	36820	0,0	0,0	0,2	0,1
100,0	50,4	100,0	45,6	1296	615	100,0	0,01	100,0	0,01	17736915	15186221	100,0	29,7	100,0	30,0				

Tafel No. 3. Rundreisekarten

Dezember 1889,

Auf eine Ent- fernung von km von bis		I. Klasse						II. Klasse					
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der			
				Fahrten I. Kl.		Einnahme I. Kl.				Fahrten II. Kl.		Einnahme II. Kl.	
				auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten	auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten			auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten	auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten
				\mathcal{A}	$\frac{\%}{\%}$	$\frac{\%}{\%}$	$\frac{\%}{\%}$			\mathcal{A}	$\frac{\%}{\%}$	$\frac{\%}{\%}$	$\frac{\%}{\%}$
1 5	.	.	.	.	.	.	298	45	0,3	0,0	0,0	0,0
6 10	.	.	.	.	.	.	1384	478	1,0	0,0	0,0	0,0
1 10	.	.	.	.	.	.	1682	523	1,3	0,0	0,0	0,0
11 15	.	.	.	.	.	.	40	14	0,0	0,0	0,0	0,0
16 20	42	44	0,7	0,0	0,0	0,0	4726	2939	3,4	0,1	0,1	0,0	
11 20	42	44	0,7	0,0	0,0	0,0	4766	2963	3,4	0,1	0,1	0,0	
1 20	42	44	0,7	0,0	0,0	0,0	6448	3476	4,6	0,1	0,1	0,0	
21 25	.	.	.	.	.	0,0	1096	751	0,8	0,0	0,0	0,0
26 30	52	77	0,9	0,0	0,0	.	1692	1509	1,2	0,0	0,1	0,0	
31 40	.	.	.	.	.	.	1744	1833	1,3	0,0	0,1	0,0
41 50	.	.	.	.	.	.	1047	1574	0,8	0,0	0,1	0,0
21 50	52	77	0,9	0,0	0,0	0,0	5579	5607	4,1	0,0	0,3	0,0	
1 50	94	121	1,6	0,0	0,0	0,0	12627	9143	8,7	0,1	0,4	0,0	
51 60	11	39	0,2	0,0	0,0	0,0	370	876	0,3	0,0	0,0	0,0	
61 80	12	55	0,2	0,0	0,0	0,0	925	2510	0,7	0,0	0,1	0,0	
81 100	30	132	0,5	0,0	0,1	0,0	2694	8156	1,9	0,1	0,3	0,1	
51 100	53	226	0,9	0,0	0,1	0,0	3989	11542	2,9	0,1	0,4	0,1	
1 100	147	347	2,5	0,0	0,1	0,0	16016	20685	11,6	0,2	0,8	0,1	
101 125	64	468	1,1	0,0	0,2	0,0	2629	11699	1,9	0,0	0,4	0,1	
126 150	24	204	0,4	0,0	0,1	0,0	3023	18753	2,1	0,1	0,6	0,1	
151 200	136	1637	2,4	0,1	0,7	0,1	4436	36663	3,2	0,1	1,3	0,3	
101 200	224	2809	3,9	0,1	1,0	0,1	10088	67115	7,3	0,2	2,2	0,3	
1 200	371	2656	6,4	0,1	1,1	0,1	26104	87800	18,9	0,4	3,0	0,6	
201 300	979	14966	17,1	0,4	6,3	0,7	19187	207053	13,9	0,4	6,7	1,3	
301 400	618	13570	10,8	0,3	5,9	0,7	23177	376379	16,7	0,4	12,1	2,7	
401 500	558	15689	9,7	0,2	6,8	0,8	16943	337648	11,4	0,3	10,9	2,3	
501 600	641	22684	11,9	0,2	9,9	1,2	14370	372995	10,4	0,3	12,0	2,7	
601 700	637	26726	11,1	0,2	11,6	1,3	11328	356078	8,1	0,2	11,3	2,3	
701 800	859	18886	6,8	0,1	8,3	1,0	7345	293240	5,3	0,1	8,4	1,9	
801 1000	615	36923	10,8	0,2	15,8	1,9	9981	428416	7,2	0,1	13,5	3,1	
201 1000	4437	148444	77,3	1,9	61,8	7,6	101231	2386704	73,0	1,9	75,1	16,9	
1001 1200	458	31960	8,0	0,2	14,0	1,5	6554	350394	4,8	0,1	11,2	2,6	
1201 1500	250	26999	4,4	0,1	9,2	1,1	3565	226445	2,6	0,1	7,3	1,7	
1501 u. m.	214	25102	3,7	0,1	10,9	1,3	1258	108508	0,9	0,0	8,3	0,7	
1000 1501 u. m.	922	78061	16,1	0,4	34,1	3,9	11377	680647	8,2	0,2	21,9	5,8	
Ueberhaupt	5730	229161	100,0	2,4	100,0	11,6	438712	3104851	100,0	2,4	100,0	22,5	

(einschl. Sommerkarten).

März und Juli 1890

III. Klasse						Zusammen					
Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der			
		Fahrten III. Kl.		Einnahme III. Kl.				Fahrten I.—III. Kl.		Einnahme I.—III. Kl.	
		auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten	auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten			auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten	auf Som- mer- u. Rund- reise- karten	auf alle Fahr- karten
		M	%	%	%			M	%	%	%
1594	148	0,6	0,0	0,0	0,0	1892	193	0,4	0,0	0,0	0,0
9588	2353	3,6	0,0	0,1	0,0	10972	2631	2,6	0,0	0,1	0,0
11182	2501	4,2	0,0	0,1	0,0	12864	3024	3,0	0,0	0,1	0,0
844	191	0,3	0,0	0,0	0,0	884	205	0,2	0,0	0,0	0,0
29818	12562	11,1	0,1	0,3	0,0	34586	15545	8,4	0,3	0,3	0,0
30662	12753	11,1	0,1	0,3	0,0	35470	15750	8,6	0,3	0,3	0,0
41844	15254	15,6	0,1	0,6	0,0	48834	18774	11,6	0,2	0,4	0,0
11317	5273	4,3	0,1	0,2	0,0	12413	6024	3,0	0,0	0,1	0,0
5688	3706	2,1	0,0	0,1	0,0	7432	5291	1,8	0,0	0,1	0,0
11919	8774	4,4	0,1	0,4	0,0	13663	10607	3,3	0,1	0,2	0,0
3596	3656	1,3	0,0	0,2	0,0	4643	5229	1,1	0,0	0,1	0,0
32520	21407	12,0	0,2	0,9	0,0	38151	27151	9,2	0,1	0,5	0,0
74964	36061	27,6	0,3	1,3	0,0	86485	45925	20,8	0,3	0,9	0,0
1715	2527	0,7	0,0	0,1	0,0	2096	3442	0,5	0,0	0,1	0,0
4265	7929	1,7	0,0	0,3	0,0	5202	10494	1,2	0,0	0,2	0,0
8767	18375	3,2	0,0	0,8	0,1	11491	26663	2,8	0,0	0,5	0,1
14747	28831	5,5	0,0	1,2	0,1	18789	40599	4,3	0,0	0,8	0,1
89111	65492	31,1	0,3	2,7	0,1	105274	86524	25,3	0,3	1,7	0,1
10445	29427	3,9	0,1	1,2	0,1	13138	41594	3,2	0,0	0,7	0,1
7570	10415	2,8	0,0	1,3	0,2	10617	49372	2,6	0,0	0,9	0,1
9633	52311	3,6	0,0	2,1	0,2	14205	90611	3,4	0,1	1,6	0,2
27648	112153	10,3	0,1	4,6	0,5	37960	181577	9,2	0,1	3,2	0,4
116759	177645	43,4	0,4	7,3	0,6	148234	288101	34,3	0,4	4,9	0,5
43914	316496	16,3	0,2	13,1	1,3	64080	539415	15,3	0,2	9,4	1,3
42421	473894	5,7	0,1	19,6	2,2	66216	863843	16,0	0,3	15,0	2,3
22033	332589	8,2	0,1	13,7	1,5	38434	658426	9,3	0,1	11,9	1,8
15477	280449	5,7	0,1	11,6	1,3	30488	676128	7,4	0,1	11,7	1,8
10217	222601	3,8	0,0	9,2	1,1	22182	599400	5,4	0,1	10,4	1,7
6067	154683	2,3	0,0	6,4	0,7	13791	436809	3,3	0,0	7,3	1,2
6888	205553	2,5	0,0	8,6	0,9	17484	672992	4,9	0,1	11,7	1,8
147007	1989285	54,1	0,5	82,2	9,2	252675	4474413	61,1	0,8	77,6	12,1
8270	120065	1,2	0,0	5,0	0,6	10262	502439	2,5	0,0	8,7	1,3
1836	91197	0,7	0,0	3,7	0,4	5651	338641	1,4	0,0	5,9	0,9
726	43397	0,3	0,0	1,8	0,2	2196	172007	0,5	0,0	2,9	0,4
5832	254679	2,9	0,0	10,5	1,3	18131	1013087	4,1	0,0	17,5	2,6
269598	2421580	100,0	0,5	100,0	11,0	414040	5755601	100,0	1,2	100,0	15,2

Tafel No. 4. Einfache Fahrkarten, Rückfahrkarten und

Dezember 1899,

Auf eine Ent- fernung von km von bis		I. Klasse								II. Klasse								III.	
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme				
				Fahrten		Einnahme				Fahrten		Einnahme							
				I. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	II. Kl.			II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.						
				auf die obli- gen Karten	auf alle Karten	auf die obli- gen Karten	auf alle Karten			auf die obli- gen Karten	auf alle Karten	auf die obli- gen Karten	auf alle Karten						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0	0	0	0			0	0	0	0						
				0															

Rundreisekarten (einschliesslich Sommerkarten) zusammen.
März und Juli 1890.

Klasse				IV. Klasse								Zusammen							
In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der							
Fahrten III. Kl.		Einnahme III. Kl.				Fahrten IV. Kl.		Einnahme IV. Kl.				Fahrten I.—IV. Kl.		Einnahme I.—IV. Kl.					
auf die obli- gen Karten	auf alle Karten	auf die obli- gen Karten	auf alle Karten			auf die obli- gen Karten	auf alle Karten	auf die obli- gen Karten	auf alle Karten			auf die obli- gen Karten	auf alle Karten	auf die obli- gen Karten	auf alle Karten				
00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00				
15,5	13,8	2,5	2,4	2445644	2441154	12,9	10,0	1,9	1,8	7084728	902338	14,3	11,9	1,8	1,8				
31,7	28,3	7,8	7,6	4777126	869396	26,3	19,6	6,9	6,6	14132823	2899070	28,4	23,7	5,8	5,7				
47,2	42,1	10,3	10,0	7222770	1118550	38,2	29,6	8,8	8,4	21217551	3801408	42,7	35,6	7,6	7,5				
16,0	14,2	7,0	6,8	2933750	858114	15,8	12,0	6,8	6,3	7660654	2689058	15,4	12,9	5,4	5,3				
8,6	7,7	5,8	5,6	1770290	708865	9,4	7,3	5,6	5,3	4397937	2284261	8,8	7,4	4,6	4,5				
24,6	21,9	12,5	12,4	4704000	1500979	25,0	19,3	12,4	11,8	12064591	4973319	24,2	20,3	10,0	9,8				
71,8	64,0	28,1	22,4	11928800	2180529	63,2	48,9	21,2	20,2	33282142	8774727	66,9	55,9	17,6	17,3				
5,4	4,8	4,7	4,6	1218350	606908	6,5	5,0	4,8	4,6	2870177	1865223	5,8	4,8	3,8	3,7				
4,1	3,7	4,4	4,3	950817	561290	5,0	3,9	4,4	4,2	2289754	1849947	4,5	3,9	3,7	3,6				
5,3	4,8	7,3	7,2	1208073	802820	6,4	4,9	7,1	6,7	2359024	3080953	5,9	4,9	6,2	6,0				
3,1	2,7	5,5	5,4	757911	708808	4,0	3,1	5,6	5,3	1779929	2407156	3,6	2,9	4,8	4,7				
17,9	16,0	21,9	21,5	4136051	2772828	21,9	16,9	21,9	20,8	9898884	923279	19,8	16,5	18,5	18,0				
89,7	80,0	45,0	43,9	16062851	5453355	85,1	65,8	43,1	41,0	43181020	18008006	86,7	72,4	38,1	35,3				
2,3	1,9	4,9	4,8	536888	608397	2,4	2,3	4,8	4,6	1263679	2106383	2,5	2,1	4,3	4,1				
2,6	2,3	7,4	7,2	681732	968144	3,6	2,8	7,7	7,3	1583978	3331619	3,2	2,7	6,7	6,5				
1,5	1,3	5,5	5,5	422578	767401	2,3	1,7	6,1	5,8	937885	2571797	1,9	1,6	5,2	5,0				
6,3	5,5	17,8	17,5	1641198	2349942	8,7	6,7	18,6	17,7	3785542	8009706	7,6	6,4	16,2	15,6				
96,0	85,5	62,8	61,4	17704049	7797297	93,8	72,5	61,7	58,7	46306548	20017805	91,3	78,8	52,3	50,9				
1,1	1,0	5,5	5,4	324581	733150	1,7	1,4	5,9	5,5	734694	2607653	1,5	1,2	5,3	5,1				
0,8	0,6	4,2	4,1	218952	598361	1,2	0,9	4,8	4,5	485503	2107808	1,0	0,8	4,3	4,2				
0,7	0,6	5,3	5,2	242391	818986	1,3	1,0	6,5	6,2	527322	2977129	1,1	0,9	5,9	5,8				
2,6	2,2	15,0	14,7	785924	2150497	4,2	3,3	17,2	16,3	1747519	7692583	3,6	2,9	15,5	15,1				
98,6	87,1	77,8	76,1	18189978	9647794	98,0	75,8	78,9	74,9	48714087	33710390	97,9	81,7	67,8	66,0				
0,7	0,6	6,9	6,8	208173	1056113	1,1	0,8	8,4	8,0	506758	4307896	1,0	0,8	8,7	8,4				
0,3	0,3	4,9	4,7	90095	620635	0,7	0,3	4,9	4,7	246495	3066069	0,5	0,5	6,2	6,0				
0,2	0,1	2,8	2,7	27179	244996	0,1	0,1	1,9	1,8	104232	1870297	0,2	0,2	3,8	3,7				
0,1	0,1	2,5	2,4	22031	234853	0,1	0,1	1,9	1,8	89802	2021423	0,2	0,1	4,1	4,0				
0,1	0,1	1,6	1,5	10735	132901	0,1	0,0	1,0	0,9	48497	1803544	0,1	0,1	2,6	2,6				
0,0	0,0	1,1	1,0	5971	87376	0,0	0,0	0,7	0,6	26776	836592	0,0	0,0	1,7	1,6				
0,0	0,0	1,2	1,1	10601	183466	0,1	0,0	1,5	1,3	34540	1206551	0,1	0,1	2,4	2,4				
1,4	1,2	21,0	20,3	374783	2550789	2,0	1,3	20,3	19,1	1057100	14611402	2,1	1,8	29,3	28,7				
0,0	0,0	0,6	0,6	4679	97601	0,0	0,0	0,8	0,7	17055	751875	0,0	0,0	1,5	1,5				
0,0	0,0	0,4	0,4	.	.	.	.	.	.	6104	387713	0,0	0,0	0,8	0,7
0,0	0,0	0,2	0,2	.	.	.	.	.	.	2287	198174	0,0	0,0	0,1	0,3
0,0	0,0	1,2	1,2	4679	97601	0,0	0,0	0,8	0,7	25546	1337762	0,0	0,0	2,7	2,5				
100,0	88,9	100,0	97,6	18869437	12905134	100,0	77,1	100,0	94,7	49796783	48638554	100,0	83,5	100,0	97,2				

Tafel No. 5. Allgemeine

Dezember 1888.

Auf eine Ent- fernung von km		I. Klasse								II. Klasse									
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der									
				Fahrten		Einnahme				Fahrten		Einnahme							
				I. Kl.		I. Kl.				II. Kl.		II. Klasse							
				auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten	auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten			auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten	auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten						
von	bis																		
1	5	5 774	485	20,1	2,4	5,9	0,0	320 909	20 355	81,8	5,5	15,5	0,3						
6	10	11 360	1 500	39,5	4,8	18,3	0,1	447 127	41 817	44,3	7,6	31,9	0,3						
1	10	17 134	1 985	59,6	7,2	24,2	0,1	768 089	62 172	76,1	13,1	47,4	0,3						
11	15	1 716	657	6,0	0,7	8,0	0,0	88 232	16 848	8,8	1,3	12,9	0,1						
16	20	2 010	928	6,9	0,8	11,3	0,0	72 990	18 139	7,3	1,3	13,8	0,1						
11	20	3 726	1 585	12,9	1,5	19,3	0,0	161 222	34 987	16,0	2,7	26,6	0,3						
1	20	20 860	3 570	72,5	8,7	43,5	0,1	929 311	97 159	92,1	15,8	74,0	0,7						
21	25	512	286	1,8	0,2	3,5	0,0	20 835	6 331	2,1	0,3	4,8	0,1						
26	30	3 504	1 829	12,2	1,5	22,3	0,1	16 002	6 051	1,6	0,3	4,6	0,0						
31	40	1 669	1 095	5,8	0,7	13,3	0,1	15 089	6 370	1,5	0,3	4,8	0,1						
41	50	102	94	0,4	0,0	1,1	0,0	10 930	5 402	1,1	0,2	4,1	0,0						
21	50	5 787	3 304	20,2	2,4	40,2	0,2	62 856	24 154	6,3	1,0	18,2	0,3						
1	50	26 647	6 874	92,7	11,1	83,7	0,3	992 167	121 313	98,4	16,8	92,3	0,9						
51	60	114	83	0,4	0,0	1,0	0,0	3 702	1 766	0,4	0,1	1,8	0,0						
61	80	1 798	1 011	6,2	0,8	12,3	0,1	9 794	5 420	0,9	0,3	4,2	0,0						
81	100	.	.	.	.	.	.	2 186	1 786	0,2	0,1	1,4	0,0						
51	100	1 912	1 084	6,6	0,8	13,3	0,1	15 682	8 972	1,5	0,4	6,9	0,0						
1	100	28 559	7 968	99,3	11,9	97,0	0,4	1 007 849	130 285	99,9	17,3	99,3	0,9						
101	125	.	.	.	.	.	.	720	720	0,1	0,0	0,3	0,0						
126	150	.	.	.	.	.	.	314	317	0,0	0,0	0,3	0,0						
151	200	186	240	0,7	0,1	3,0	0,0	.	.	.	.	.	.
101	200	186	240	0,7	0,1	3,0	0,0	1 034	1 037	0,1	0,0	0,3	0,0						
1	200	28 745	8 208	100,0	12,0	100,0	0,4	1 008 883	131 322	100,0	17,3	100,0	0,9						
Ueberhaupt		28 745	8 208	100,0	12,0	100,0	0,4	1 008 883	131 322	100,0	17,3	100,0	0,9						
Ueber 200 km																			

Zeitkarten.

März und Juli 1890.

III. Klasse						Zusammen					
Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- samtzahl der				Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- samtzahl der			
		Fahrten III. Kl.		Einnahme III. Kl.				Fahrten I.—III. Kl.		Einnahme I.—III. Kl.	
		auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten	auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten			auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten	auf allge- meine Zeit- karten	auf alle Fahr- karten
M	M	%	%	%	%	M	M	%	%	%	%
806 153	39 588	36,5	3,1	19,6	0,3	1 221 889	60 428	35,2	3,5	17,7	0,3
1 088 490	76 849	44,5	3,7	37,7	0,4	1 546 977	119 666	44,6	4,4	35,0	0,3
1 988 643	115 987	81,6	6,8	57,3	0,6	2 768 866	180 094	79,8	7,9	52,7	0,3
186 890	26 223	7,7	0,6	12,9	0,1	276 388	43 728	7,9	0,8	12,8	0,1
190 466	22 850	5,4	0,5	11,3	0,1	205 466	41 917	5,9	0,6	12,3	0,1
316 856	49 073	13,1	1,1	24,3	0,3	481 804	85 645	13,8	1,4	25,1	0,2
2 300 499	165 010	94,7	7,9	81,5	0,8	3 250 670	265 739	93,6	9,3	77,8	0,7
31 097	6 962	1,3	0,1	3,4	0,0	52 444	13 579	1,5	0,1	4,0	0,0
41 903	10 852	1,7	0,2	5,4	0,1	61 409	18 732	1,8	0,2	5,5	0,1
22 966	6 631	0,9	0,1	3,3	0,0	39 724	14 096	1,3	0,1	4,1	0,1
15 197	4 741	0,6	0,1	2,3	0,0	26 223	10 237	0,9	0,1	3,0	0,0
111 163	29 180	4,5	0,5	14,4	0,1	179 806	56 644	5,3	0,5	16,6	0,2
2 411 602	194 196	99,9	8,4	95,9	0,9	3 430 476	322 383	98,9	9,3	94,4	0,9
6 541	2 223	0,3	0,0	1,1	0,0	10 857	4 072	0,3	0,0	1,2	0,0
6 780	2 661	0,3	0,0	1,3	0,0	18 372	9 092	0,5	0,1	2,7	0,0
3 532	1 741	0,1	0,0	0,9	0,0	5 718	3 527	0,2	0,0	1,0	0,0
16 853	6 625	0,7	0,0	3,3	0,0	34 447	16 691	1,0	0,1	4,9	0,0
2 428 515	200 821	99,9	8,4	99,3	0,9	3 464 923	339 074	99,9	9,3	99,3	0,9
308	230	0,0	0,0	0,1	0,0	1 028	950	0,1	0,0	0,3	0,0
496	393	0,0	0,0	0,2	0,0	810	710	0,0	0,0	0,2	0,0
720	912	0,1	0,0	0,3	0,0	906	1 152	0,0	0,0	0,3	0,0
1 524	1 535	0,1	0,0	0,3	0,0	2 744	2 812	0,1	0,0	0,7	0,0
2 430 089	202 356	100,0	8,4	100,0	0,9	3 467 667	341 886	100,0	9,3	100,0	0,9
Nichts.											
2 430 089	202 356	100,0	8,4	100,0	0,9	3 467 667	341 886	100,0	9,3	100,0	0,9

Tafel No. 6. Schüler-

Dezember 1888.

Auf eine Entfernung von km		II. Klasse						Zahl der Fahrten	Einnahme
		Zahl der Fahrten	Einnahme	In Prozenten von der Gesamtzahl der					
				Fahrten II. Kl.		Einnahme II. Kl.			
				auf Schülerzeitkarten	auf alle Fahrkarten	auf Schülerzeitkarten	auf alle Fahrkarten		
von	bis		M.	%	%	%	%		M.
1	5	6 616	373	33,1	0,1	19,0	0,0	96 948	4 041
6	10	10 060	663	50,4	0,2	43,9	0,0	177 855	14 063
1	10	16 676	1 296	83,5	0,3	62,9	0,0	276 803	18 094
11	15	1 911	403	9,6	0,0	20,3	0,0	69 343	9 207
16	20	1 124	216	5,6	0,0	11,0	0,0	31 606	5 158
11	20	3 035	619	15,2	0,0	31,5	0,0	101 949	14 365
1	20	19 711	1 855	98,7	0,3	94,4	0,0	377 752	32 459
21	25	100	38	0,5	0,0	1,9	0,0	8 307	1 922
26	30	106	58	0,6	0,0	3,0	0,0	1 483	389
31	40	50	14	0,2	0,0	0,7	0,0	4 718	964
41	50	.	.	.	.	.	.	36	20
21	50	258	110	1,3	0,0	5,6	0,0	14 544	3 315
1	50	19 969	1 965	100,0	0,3	100,0	0,0	392 296	35 774
51	60	.	.	.	.	.	.	62	20
Ueber 60 km									
Ueberhaupt		19 969	1 965	100,0	0,3	100,0	0,0	392 258	35 794

zeitkarten.

März und Juli 1890.

III. Klasse				Zusammen					
In Prozenten von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Einnahme	In Prozenten von der Gesamtzahl der			
Fahrten III. Kl.		Einnahme III. Kl.				Fahrten II. und III. Kl.		Einnahme II. und III. Kl.	
auf Schülerzeitkarten	auf alle Fahrkarten	auf Schülerzeitkarten	auf alle Fahrkarten			auf Schülerzeitkarten	auf alle Fahrkarten	auf Schülerzeitkarten	auf alle Fahrkarten
%	%	%	%		„	%	%	%	%
25,2	0,4	11,3	0,02	105 564	4 414	25,6	0,3	11,7	0,01
45,3	0,6	39,2	0,07	187 915	14 916	45,6	0,6	39,3	0,04
70,5	1,0	50,5	0,09	298 479	19 330	71,2	0,9	51,2	0,03
17,7	0,2	25,7	0,04	71 254	9 610	17,3	0,2	25,5	0,03
8,1	0,1	14,4	0,02	32 730	5 374	8,0	0,1	14,2	0,01
25,8	0,3	40,1	0,06	103 984	14 984	25,3	0,3	39,7	0,04
96,3	1,3	90,6	0,15	397 463	34 314	96,5	1,2	90,9	0,09
2,1	0,0	5,4	0,01	8 407	1 960	2,0	0,0	5,3	0,01
0,4	0,0	1,1	0,00	1 591	447	0,4	0,0	1,1	0,00
1,2	0,0	2,7	0,00	4 768	998	1,1	0,0	2,6	0,00
0,0	0,0	0,1	0,00	36	20	0,0	0,0	0,1	0,00
3,7	0,0	9,3	0,01	14 802	3 425	3,5	0,0	9,0	0,01
100,0	1,3	99,9	0,16	412 265	37 789	100,0	1,2	99,9	0,10
0,0	0,0	0,1	0,00	62	20	0,0	0,0	0,1	0,00
Nichts.									
100,0	1,3	100,0	0,16	412 327	37 759	100,0	1,2	100,0	0,10

a) Arbeiterrückfahrkarten.

Auf eine Entfernung von km von bis		IV. Klasse					
		Zahl der Fahrten	Einnahme	In Prozenten von der Gesamtzahl der			
				Fahrten IV. Kl.		Einnahme IV. Kl.	
				auf Arbeiter- rückfahr- karten	auf alle Fahr- karten	auf Arbeiter- rückfahr- karten	auf alle Fahr- karten
			M	%	%	%	%
1	5	9 858	623	1,3	0,0	0,3	0,0
6	10	111 616	11 842	13,6	0,3	5,6	0,1
1	10	121 474	12 465	15,0	0,3	5,9	0,1
11	15	202 490	29 956	24,9	0,3	14,3	0,2
16	20	137 446	28 545	16,9	0,6	13,6	0,3
11	20	339 996	58 501	41,3	1,4	27,9	0,4
1	20	461 410	70 906	56,3	1,9	33,3	0,5
21	25	122 729	30 373	15,1	0,3	14,3	0,3
26	30	62 680	20 617	7,7	0,3	9,9	0,3
31	40	79 155	30 579	9,8	0,3	14,6	0,3
41	50	28 750	14 676	3,6	0,1	7,0	0,1
21	50	293 314	96 245	36,2	1,2	46,0	0,3
1	50	754 724	167 211	93,0	3,1	79,8	1,3
51	60	25 184	15 286	3,1	0,1	7,3	0,1
61	80	20 438	15 819	2,3	0,1	7,6	0,1
81	100	9 870	9 077	1,3	0,0	4,3	0,1
51	100	55 492	40 182	6,3	0,3	19,2	0,3
1	100	810 216	207 393	99,8	3,1	99,0	1,6
101	125	1 474	1 600	0,3	0,0	0,3	0,0
126	150	106	134	0,0	0,0	0,0	0,0
201	300	224	437	0,0	0,0	0,3	0,0
401	500	68	207	0,0	0,0	0,0	0,0
über	100	1 872	2 378	0,3	0,0	1,0	0,0
Ueberhaupt		812 088	209 771	100,0	3,3	100,0	1,6

Arbeiterkarten.

März und Juli 1890.

b) Arbeiterwochenkarten.

Auf eine Entfernung von km		IV. Klasse					
		Zahl der Fahrten	Einnahme	In Prozenten von der Gesamtzahl der			
				Fahrten IV. Kl.		Einnahme IV Kl.	
				auf Arbeiterwochenkarten	auf alle Fahrkarten	auf Arbeiterwochenkarten	auf alle Fahrkarten
von	bis		<i>M</i>	$\frac{\%}{\%}$	$\frac{\%}{\%}$	$\frac{\%}{\%}$	$\frac{\%}{\%}$
1	5	887 556	39 852	18,7	3,6	9,3	0,3
6	10	1 990 677	139 397	40,6	7,9	34,3	1,1
1	10	2 818 233	179 249	59,3	11,3	44,1	1,4
11	15	1 141 632	110 856	28,9	4,7	27,3	0,9
16	20	690 380	92 806	14,3	2,9	22,5	0,7
11	20	1 822 012	208 751	38,2	7,3	50,1	1,6
1	20	4 640 245	383 000	97,3	19,9	94,3	3,0
21	25	87 614	17 196	1,9	0,3	4,2	0,1
26	30	18 504	4 108	0,4	0,1	1,0	0,0
31	40	12 246	2 315	0,3	0,1	0,6	0,0
21	50	118 364	23 619	2,3	0,3	5,9	0,1
1	50	4 758 609	406 619	100,0	19,3	100,0	3,1
Ueberhaupt		4 758 609	406 619	100,0	19,3	100,0	3,1

Tafel No. 8. a) Fahrten grösserer Gesellschaften. b) Fahrten zu akademischen

Dezember 1889.

Auf eine Ent- fernung von km von bis		I. Klasse				II. Klasse				III.	
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme
				Fahrten	Einnahme			Fahrten	Einnahme		
				I. Kl.	I. Kl.			II. Kl.	II. Kl.		
				auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten		
				0	0	0	0	0	0		
1	5	.	.	.	.	18	3	0,2 0,00	0,0 0,0	7 815	709
6	10	.	.	.	.	164	46	2,2 0,00	0,3 0,0	49 363	7 065
1	10	.	.	.	.	182	49	2,4 0,00	0,3 0,0	57 178	7 774
11	15	.	.	.	.	1 161	482	15,5 0,02	3,3 0,0	47 767	10 957
16	20	.	.	.	.	190	114	2,5 0,01	0,8 0,0	37 323	12 010
11	20	.	.	.	.	1 351	596	18,0 0,03	4,1 0,0	85 090	22 367
1	20	.	.	.	.	1 533	645	20,4 0,03	4,4 0,0	142 268	30 141
21	25	.	.	.	.	466	351	6,3 0,01	2,4 0,0	26 680	11 134
26	30	.	.	.	.	674	571	9,0 0,01	3,9 0,0	38 061	20 368
31	40	.	.	.	.	117	125	1,6 0,00	0,9 0,0	34 475	22 340
41	50	.	.	.	.	483	678	6,4 0,01	4,7 0,0	24 817	20 169
21	50	.	.	.	.	1 740	1 725	23,2 0,03	11,9 0,0	124 033	74 011
1	50	.	.	.	.	3 273	2 370	43,6 0,06	16,3 0,0	286 301	101 122
51	60	.	.	.	.	133	243	1,8 0,00	1,7 0,0	15 198	15 306
61	80	2 235	5 588	97,7 0,9	95,9 0,3	2 935	5 631	39,2 0,05	38,7 0,1	49 563	64 067
81	100	.	.	.	.	125	358	1,7 0,00	2,5 0,0	11 117	18 408
51	100	2 235	5 588	97,7 0,9	95,9 0,3	3 193	6 232	42,7 0,05	42,9 0,1	75 878	97 770
1	100	2 235	5 588	97,7 0,9	95,9 0,3	6 466	8 602	86,3 0,11	59,3 0,1	342 179	201 922
101	125	53	239	2,3 0,0	4,1 0,0	515	1 877	6,9 0,01	12,9 0,0	14 539	30 655
126	150	.	.	.	.	149	668	2,0 0,00	4,6 0,0	6 144	15 675
151	200	.	.	.	.	133	837	1,8 0,00	5,8 0,0	3 088	9 818
101	200	53	239	2,3 0,0	4,1 0,0	797	3 382	10,7 0,01	23,3 0,0	23 771	56 048
1	200	2 288	5 827	100,0 0,9	100,0 0,3	7 263	11 984	97,0 0,12	82,5 0,1	365 950	257 920
201	300	.	.	.	.	140	1 212	1,9 0,00	8,3 0,0	2 799	11 819
301	400	.	.	.	.	66	840	0,9 0,00	5,7 0,0	951	5 301
401	500	.	.	.	.	10	169	0,1 0,00	1,1 0,0	336	2 477
501	600	.	.	.	.	13	268	0,1 0,00	1,8 0,0	431	4 307
601	700	.	.	.	.	1	24	0,0 0,00	0,1 0,0	94	945
701	800	.	.	.	.	3	82	0,0 0,00	0,5 0,0	14	150
801	1000	.	.	.	.	.	.	.	.	34	818
201	1000	.	.	.	.	233	2 595	3,0 0,00	17,5 0,0	4 659	25 817
1001	1200	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1201	1500	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1501	u. m.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1001	1501 u. m.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Uebersicht		2 288	5 827	100,0 0,9	100,0 0,3	7 496	14 579	100,0 0,12	100,0 0,1	370 609	283 787

Ausfügen. c) Schulfahrten. d) Fahrten zu milden Zwecken. a—d zusammen.
 März und Juli 1890.

Klasse				IV. Klasse				Zusammen							
In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der				Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der			
Fahrten		Einnahme				Fahrten		Einnahme				Fahrten		Einnahme	
III. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	IV. Kl.			I.-IV. Kl.	I.-IV. Kl.	I.-IV. Kl.	I.-IV. Kl.						
auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten	auf die Karten a-d	auf alle Karten		
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%		
2,1	0,0	0,3	0,0	.	.	.	.	.	.	7 833	712	1,9	0,0	0,3	0,0
13,3	0,3	2,3	0,0	.	.	.	.	.	.	49 527	7 111	12,5	0,1	1,8	0,0
15,4	0,2	2,8	0,0	.	.	.	.	.	.	57 300	7 823	14,4	0,1	2,0	0,0
12,9	0,3	3,7	0,0	.	.	.	.	.	.	48 928	10 839	12,3	0,1	2,7	0,0
10,0	0,1	4,2	0,1	.	.	.	.	.	.	37 513	12 124	9,4	0,1	3,1	0,0
22,9	0,3	7,5	0,1	.	.	.	.	.	.	86 411	22 963	21,7	0,2	5,3	0,0
38,3	0,3	10,7	0,1	.	.	.	.	.	.	143 801	30 786	36,1	0,3	7,3	0,0
7,2	0,1	3,9	0,0	66	20	0,4	0,00	0,0	0,0	27 212	11 505	6,9	0,1	2,9	0,0
10,3	0,1	7,3	0,1	42	25	0,3	0,00	0,0	0,0	38 777	20 964	9,8	0,1	5,2	0,1
9,2	0,1	7,3	0,1	30	15	0,2	0,00	0,0	0,0	34 622	22 460	8,7	0,1	5,6	0,1
6,7	0,1	7,1	0,1	159	106	0,9	0,00	0,1	0,0	25 459	20 958	6,4	0,0	5,2	0,0
33,3	0,4	26,0	0,3	297	166	1,5	0,00	0,1	0,0	126 070	75 902	31,8	0,3	18,9	0,2
71,9	0,9	36,7	0,4	297	166	1,8	0,00	0,1	0,0	269 871	106 688	67,9	0,6	26,7	0,2
4,1	0,1	5,4	0,1	183	156	1,1	0,00	0,1	0,0	15 514	15 704	3,9	0,0	3,9	0,0
13,4	0,2	22,6	0,3	145	150	0,9	0,00	0,1	0,0	54 878	75 426	13,8	0,1	18,8	0,2
3,0	0,0	6,3	0,1	103	131	0,6	0,00	0,1	0,0	11 345	18 897	2,8	0,0	4,7	0,0
20,3	0,3	34,3	0,3	431	437	2,6	0,00	0,3	0,0	81 737	110 027	20,5	0,1	27,4	0,2
92,3	1,2	71,2	0,9	728	603	4,1	0,00	0,4	0,0	351 608	216 715	88,4	0,7	54,1	0,4
4,0	0,0	10,8	0,3	412	731	2,5	0,00	0,8	0,0	15 519	33 402	3,9	0,0	8,4	0,1
1,7	0,0	5,3	0,1	821	1 703	4,9	0,00	1,8	0,0	7 114	18 046	1,8	0,0	4,5	0,0
0,8	0,0	3,4	0,0	974	2 545	5,8	0,01	2,7	0,0	4 195	13 200	1,1	0,0	3,2	0,0
6,3	0,0	19,7	0,3	2 207	4 979	13,2	0,01	5,3	0,0	26 828	61 648	6,8	0,0	16,2	0,1
98,8	1,2	90,9	1,2	2 935	5 582	17,6	0,01	5,7	0,0	378 436	281 363	95,2	0,7	70,1	0,5
0,7	0,0	4,1	0,1	1 982	7 806	11,9	0,01	7,6	0,1	4 921	20 337	1,3	0,0	5,1	0,0
0,3	0,0	1,9	0,0	3 049	16 369	18,2	0,01	17,2	0,1	4 066	22 510	1,0	0,0	5,6	0,1
0,1	0,0	0,9	0,0	4 552	30 084	27,2	0,02	31,3	0,2	4 898	32 730	1,2	0,0	8,2	0,1
0,1	0,0	1,3	0,0	3 057	25 172	18,2	0,01	26,1	0,2	8 501	29 747	0,9	0,0	7,1	0,1
0,0	0,0	0,3	0,0	805	7 570	4,8	0,00	7,9	0,1	900	8 539	0,3	0,0	2,1	0,0
0,0	0,0	0,1	0,0	311	3 370	1,9	0,00	3,3	0,0	328	3 662	0,1	0,0	0,9	0,0
0,0	0,0	0,3	0,0	.	.	.	.	.	.	34	818	0,0	0,0	0,2	0,0
1,2	0,0	9,1	0,1	13 756	89 871	82,2	0,05	93,6	0,7	18 618	118 283	4,8	0,0	29,5	0,3
.	.	.	.	38	722	0,2	0,00	0,7	0,0	38	722	0,0	0,0	0,2	0,0
.	.	.	.	38	722	0,2	0,00	0,7	0,0	38	722	0,0	0,0	0,2	0,0
100,0	1,2	100,0	1,3	16 729	96 175	100,0	0,06	100,0	0,7	397 122	400 368	100,0	0,7	100,0	0,4

Tafel No. 9. Gesamtverkehr. Nach

Dezember 1889.

Auf eine Ent- fernung von km von bis		I. Klasse				II. Klasse				III.	
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme
				Fahrten Einnahme				Fahrten Einnahme			
				I. Kl.	I. Kl.			II. Kl.	II. Kl.		
				auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten			
		M	%		%			M			
1	5	16 212	3 542	6,5	0,3	950 827	148 561	16,3	1,1	5 007 331	571 635
6	10	34 740	13 806	14,7	0,7	1 571 730	391 223	26,9	2,9	9 533 646	1 766 338
1	10	50 932	17 348	21,5	0,9	2 522 557	539 784	43,3	4,0	14 540 977	2 337 973
11	15	13 863	10 700	5,6	0,5	667 028	338 888	11,4	2,5	4 449 033	1 545 533
16	20	18 428	19 990	7,7	1,0	457 133	337 853	7,8	2,5	2 427 805	1 276 968
11	20	31 791	30 690	13,3	1,5	1 124 161	676 741	19,3	5,0	6 876 888	2 822 501
1	20	82 743	48 078	34,5	2,4	3 646 718	1 216 525	62,1	9,0	21 417 815	5 160 474
21	25	8 681	12 399	3,7	0,6	209 909	274 661	4,6	1,9	1 461 234	1 025 279
26	30	21 287	37 509	8,9	1,6	264 043	324 580	4,5	2,4	1 155 342	971 686
31	40	21 210	45 133	8,9	2,3	358 239	577 607	6,1	4,2	1 449 686	1 602 952
41	50	12 675	37 935	5,3	1,9	226 345	477 846	3,9	3,5	834 563	1 213 671
21	50	63 853	127 976	26,5	6,4	1 118 536	1 654 694	19,1	12,0	4 900 825	4 813 588
1	50	146 596	176 014	61,6	8,5	4 765 254	2 871 219	81,5	21,0	26 318 640	9 974 082
51	60	7 660	28 505	3,3	1,3	153 594	416 105	2,6	3,0	591 287	1 073 016
61	80	15 836	62 975	6,7	3,3	216 789	723 061	3,7	5,9	742 726	1 661 807
81	100	7 234	45 292	3,0	2,3	126 326	971 918	2,3	4,9	398 707	1 209 484
51	100	30 730	136 772	12,9	7,0	496 709	1 711 079	8,5	12,4	1 732 720	3 944 307
1	100	177 326	312 786	74,5	15,8	5 261 963	4 582 298	90,0	33,4	28 051 360	13 918 369
101	125	6 787	56 309	2,9	2,9	110 130	650 576	1,9	4,7	309 331	1 201 239
126	150	5 293	53 289	2,2	2,7	76 151	553 072	1,3	4,0	192 210	920 134
151	200	9 149	119 022	3,9	5,9	95 714	899 999	1,7	6,5	184 195	1 150 929
101	200	21 229	228 620	9,0	11,5	281 995	2 103 647	4,9	15,9	685 736	3 272 302
1	200	198 555	541 401	88,5	27,3	5 543 958	6 685 945	94,9	48,6	28 737 096	17 190 671
201	300	12 877	248 335	5,4	12,5	114 249	1 520 138	1,9	11,9	174 398	1 496 271
301	400	6 792	188 468	2,9	9,5	65 349	1 221 414	1,1	8,8	85 276	1 041 633
401	500	4 978	182 032	2,1	9,1	34 724	841 868	0,6	6,1	37 697	601 048
501	600	6 086	256 723	2,5	12,5	34 471	998 786	0,6	7,2	27 658	535 636
601	700	3 290	167 610	1,4	8,4	19 464	658 658	0,3	4,5	15 129	345 944
701	800	1 643	101 416	0,7	5,1	11 027	431 108	0,3	3,1	8 152	216 924
801	1000	1 903	132 421	0,8	6,6	14 017	644 191	0,3	4,7	8 053	246 391
201	1000	37 539	1 277 005	15,5	64,0	293 305	6 316 163	4,9	45,7	356 363	4 486 907
1001	1200	1 127	95 386	0,5	4,7	7 727	426 091	0,1	3,1	3 522	132 797
1201	1500	443	46 423	0,1	2,3	3 896	249 153	0,1	1,5	1 855	92 137
1501	u. m.	279	35 962	0,1	1,7	1 368	117 449	0,0	0,9	740	44 763
1001	1501	1 849	177 771	0,7	8,7	12 901	792 693	0,3	5,7	6 117	289 687
u. m.											
Ue'rhaupt		237 943	1 993 182	100,0	100,0	5 850 164	13 794 801	100,0	100,0	29 039 576	21 947 275

Wagenklassen und kilometrisch geordnet.
März und Juli 1890.

Klasse		IV. Klasse				Zusammen			
In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der	
Fahrten	Einnahme			Fahrten	Einnahme			Fahrten	Einnahme
III. Kl.	III. Kl.			IV. Kl.	IV. Kl.			I.—IV. Klasse	
auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten	
%		M		%			M	%	
17,2	2,7	3 343 058	284 629	13,7	2,1	9 317 428	1 008 367	15,7	2,0
32,8	8,0	6 619 419	1 020 635	27,9	7,7	17 959 535	3 192 002	30,1	6,3
50,0	10,7	10 162 477	1 905 264	41,6	9,8	27 276 963	4 200 369	45,8	8,3
15,3	7,0	4 277 872	998 926	17,5	7,5	9 407 296	2 894 047	15,8	5,7
8,1	5,8	2 588 106	830 305	10,6	6,2	5 491 472	2 465 116	9,2	4,8
23,7	12,8	6 805 978	1 829 231	28,1	13,7	14 898 768	5 359 168	25,0	10,5
73,7	23,3	17 028 455	3 134 495	69,7	23,3	42 175 731	9 559 532	70,8	18,8
5,0	4,6	1 428 759	657 497	5,8	4,2	3 168 583	1 969 836	5,3	3,8
3,9	4,3	1 032 043	586 040	4,2	4,4	2 472 715	1 914 815	4,2	3,8
4,9	7,3	1 300 404	925 729	5,2	6,2	3 129 539	3 151 421	5,3	6,2
2,8	5,5	786 820	723 590	3,2	5,4	1 860 408	2 453 042	3,1	4,4
16,6	21,9	4 548 026	2 892 856	18,5	21,6	10 631 240	9 489 114	17,9	18,6
90,3	45,4	21 576 481	6 027 351	88,2	45,1	52 806 971	19 018 646	88,7	37,1
2,0	4,9	562 255	623 839	2,3	4,7	1 314 796	2 141 465	2,2	4,2
2,5	7,5	702 315	984 113	2,9	7,4	1 677 666	3 431 956	2,8	6,7
1,4	5,5	432 551	776 609	1,8	5,8	964 818	2 603 293	1,6	5,1
5,9	17,9	1 697 121	2 384 561	7,0	17,9	3 457 280	8 176 719	6,6	16,0
96,2	63,3	23 273 602	8 411 912	95,2	63,0	56 764 251	27 225 965	95,3	53,1
1,0	5,5	826 467	735 481	1,3	5,5	752 715	2 643 005	1,3	5,2
0,7	4,3	219 879	600 198	0,2	4,5	493 533	2 126 693	0,8	4,2
0,6	5,2	243 365	821 531	0,9	6,3	532 423	2 991 481	0,9	5,9
2,3	14,9	789 711	2 157 210	3,1	16,2	1 778 671	7 761 779	3,0	15,3
98,5	78,2	24 063 313	10 569 122	98,3	79,2	58 542 922	34 987 144	98,3	68,7
0,6	6,9	210 379	1 063 856	0,9	7,9	511 903	4 328 600	0,8	8,5
0,3	4,8	93 144	637 001	0,4	4,8	250 561	3 088 579	0,4	6,0
0,9	2,8	31 799	275 286	0,1	2,2	109 198	1 903 234	0,2	3,7
0,1	2,4	25 088	260 025	0,1	2,0	93 303	2 051 170	0,3	4,0
0,1	1,6	11 540	139 871	0,1	1,1	49 397	1 312 083	0,1	2,5
0,1	0,9	6 282	90 746	0,0	0,7	27 104	840 194	0,0	1,6
0,1	1,1	10 601	183 466	0,1	1,4	34 574	1 206 460	0,0	2,3
1,5	20,5	388 833	2 650 254	1,7	20,1	1 076 040	14 730 329	1,7	28,6
0,0	0,6	4 679	97 601	0,0	0,7	17 055	751 875	0,0	1,5
0,0	0,5	38	722	0,0	0,0	6 142	388 435	0,0	0,4
0,0	0,2	.	.	.	.	2 387	198 174	0,0	0,1
0,0	1,3	4 717	98 323	0,0	0,7	25 584	1 338 484	0,0	2,7
100,0	100,0	24 456 823	13 317 689	100,0	100,0	59 644 546	51 055 957	100,0	100,0

Tafel No. 10. Gesamtverkehr, nach
Dezember 1889.

Laufende No.	Bezeichnung der Fahrkarten und Fahrten	I. Klasse				II. Klasse			
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme <i>M</i>	In pCt. von der Ge- sammtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme <i>M</i>	In pCt. von der Ge- sammtzahl der	
				Fahr- ten I. Kl.	Ein- nahme I. Kl.			Fahr- ten II. Kl.	Ein- nahme II. Kl.
				auf alle Fahrkarten %				auf alle Fahrkarten %	
1	Einfache Fahrkarten	73 074	1 198 854	80,7	60,1	1 735 669	5 614 359	29,7	40,7
2	Rückfahrkarten	128 106	564 132	58,9	27,8	2 939 235	4 927 725	50,3	35,7
3	Rundreisekarten (einschließ- lich Sommerkarten)	5 730	229 161	2,4	11,6	188 712	3 104 851	2,4	22,5
4	Summe 1—3	206 910	1 982 147	87,0	99,5	4 813 516	13 646 935	82,3	98,9
5	Allgemeine Zeitkarten . . .	28 745	8 208	12,0	0,3	1 006 883	131 322	17,7	1,0
6	Schülerzeitkarten . . . . .	.	.	.	.	19 969	1 965	0,3	0,0
7	a) Arbeiterrückfahrkarten . .	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Arbeiterwochenkarten . .	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Fahrten größerer Gesellschaft, zu akademischen Anstößen, Schnelfahrten und Fahrten zu milden Zwecken	2 238	5 827	1,0	0,3	7 496	14 579	0,3	0,1
9	Summe 5—8.	31 033	14 035	13,0	0,3	1 036 348	147 866	17,7	1,1
10	Ueberhaupt	237 943	2 096 182	100,0	100,0	5 850 164	13 794 801	100,0	100,0

Wagenklassen und Fahrkarten geordnet.
März und Juli 1890.

III. Klasse				IV. Klasse				Zusammen			
Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der	
		Fahr- ten III. Kl.	Ein- nahme III. Kl.			Fahr- ten IV. Kl.	Ein- nahme IV. Kl.			Fahr- ten I-IV. Kl.	Ein- nahme I-IV. Kl.
		auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten	
	M	%			M	%			M	%	
10 968 694	8 999 997	87,7	41,0	18 868 141	12 604 519	77,1	94,7	31 645 778	28 417 729	53,1	55,7
14 668 278	10 008 752	50,4	45,5	1 296	615	0,0	0,0	17 736 915	15 486 224	29,7	30,3
269 598	2 421 589	0,9	11,0	.	.	.	.	414 040	5 755 601	0,8	11,3
25 906 570	21 425 338	89,0	97,5	18 869 437	12 605 134	77,1	94,7	49 796 783	49 659 554	83,6	97,3
2 430 039	202 356	8,4	0,9	.	.	.	.	3 467 667	341 886	5,8	0,7
392 358	35 794	1,3	0,3	.	.	.	.	412 327	37 759	0,7	0,1
.	.	.	.	812 088	209 771	3,3	1,6	812 088	209 771	1,4	0,4
.	.	.	.	4 758 609	406 619	19,3	3,1	4 758 609	406 619	7,9	0,8
370 609	283 787	1,3	1,4	16 729	96 175	0,1	0,6	397 122	400 368	0,6	0,7
3 193 006	521 937	11,0	2,3	5 587 426	712 565	22,3	5,3	9 847 813	1 306 403	16,4	2,7
29 099 576	21 947 275	100,0	100,0	24 456 863	13 317 693	100,0	100,0	59 644 546	51 055 957	100,0	100,0

Tafel No. 11.

Nach Wagenklassen und kilometrisch. (Verhältniß der einzelnen Klassen zu der Gesamtzahl)

Auf eine Ent- fernung von km von bis		I. Klasse				II. Klasse				III.	
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme
				Fahrten Einnahme I.—IV. Kl.				Fahrten Einnahme I.—IV. Kl.			
				auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten			
		M		%		M		%		M	
1	5	16 212	3 542	0,0	0,0	950 827	148 561	1,6	0,3	5 097 331	571 635
6	10	34 740	13 806	0,1	0,0	1 571 730	391 223	2,6	0,3	9 533 646	1 766 333
1	10	50 952	17 348	0,1	0,0	2 522 557	539 784	4,2	1,1	14 540 977	2 337 973
11	15	13 363	10 700	0,0	0,0	667 025	338 888	1,2	0,7	4 449 033	1 545 533
16	20	18 428	19 990	0,1	0,0	457 133	337 853	0,8	0,7	2 427 805	1 276 968
11	20	31 791	30 690	0,1	0,0	1 124 161	676 741	2,0	1,4	6 876 838	2 822 501
1	20	82 743	48 038	0,2	0,0	3 646 718	1 216 525	6,2	2,5	21 417 815	5 160 474
21	25	8 681	12 399	0,0	0,0	269 909	274 661	0,4	0,5	1 461 294	1 025 279
26	30	21 287	32 509	0,1	0,1	264 043	324 560	0,4	0,6	1 155 342	971 686
31	40	21 210	45 133	0,1	0,1	358 239	577 607	0,6	1,1	1 449 686	1 602 952
41	50	12 675	37 935	0,0	0,1	226 345	477 846	0,4	0,9	834 563	1 213 671
21	50	63 853	127 976	0,2	0,2	1 118 536	1 651 694	1,8	3,1	4 900 825	4 813 588
1	50	146 596	176 011	0,4	0,3	4 765 254	2 871 219	8,0	5,6	26 318 640	9 974 062
51	60	7 669	28 595	0,0	0,1	153 594	416 105	0,3	0,8	591 287	1 078 016
61	80	15 836	62 975	0,0	0,1	216 789	723 061	0,3	1,4	742 726	1 661 807
81	100	7 234	45 292	0,0	0,1	126 326	571 913	0,2	1,1	398 707	1 209 484
51	100	30 730	136 772	0,0	0,3	496 709	1 711 079	0,8	3,3	1 732 720	3 944 307
1	100	177 826	312 786	0,5	0,6	5 261 963	4 582 208	8,8	8,9	28 051 360	13 918 369
101	125	6 787	56 309	0,0	0,1	110 130	650 576	0,2	1,3	309 331	1 201 289
126	150	5 293	53 289	0,0	0,1	76 151	553 072	0,1	1,1	192 210	920 134
151	200	9 149	119 022	0,0	0,2	95 714	899 999	0,1	1,3	184 195	1 150 929
101	200	21 229	228 620	0,0	0,4	281 965	2 103 647	0,4	4,2	685 736	3 272 302
1	200	198 555	541 403	0,6	1,0	5 543 958	6 685 945	9,2	13,1	28 737 036	17 190 671
201	300	12 877	248 335	0,0	0,5	114 249	1 520 138	0,2	3,0	174 398	1 496 271
301	400	6 792	188 468	0,0	0,4	65 349	1 221 414	0,1	2,4	85 276	1 041 693
401	500	4 978	182 032	0,0	0,4	34 724	811 868	0,1	1,6	37 697	604 048
501	600	6 086	256 723	0,0	0,5	34 471	998 786	0,1	2,0	27 658	535 636
601	700	3 260	167 610	0,0	0,3	19 468	658 658	0,1	1,3	15 129	345 944
701	800	1 643	101 416	0,0	0,2	11 027	431 108	0,0	0,9	8 152	216 924
801	1000	1 903	132 421	0,0	0,2	14 017	644 191	0,0	1,3	8 053	246 391
201	1000	37 539	1 277 005	0,0	2,5	293 305	6 316 163	0,6	12,5	256 363	4 486 907
1001	1200	1 127	95 386	0,0	0,2	7 727	426 091	0,0	0,8	3 522	132 737
1201	1500	443	46 423	0,0	0,1	3 806	249 153	0,0	0,5	1 855	92 137
1501	u. m.	279	35 962	0,0	0,1	1 368	117 449	0,0	0,9	740	44 763
1001	1501 u. m.	1 819	177 771	0,0	0,4	12 901	792 683	0,0	1,5	6 117	269 697
Ueberhaupt		237 943	1 096 182	0,4	3,2	5 850 164	13 794 801	9,8	27,1	29 099 576	21 947 275

Gesamtverkehr.

der Fahrten I.—IV. Klasse und der Einnahme I.—IV. Klasse). Dezember 1889, März und Juli 1890.

Klasse		IV. Klasse				Zusammen			
In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der		Zahl der Fahrten	Einnahme	In pCt. von der Gesamtzahl der	
Fahrten Einnahme I.—IV. Kl.				Fahrten Einnahme I.—IV. Kl.				Fahrten Einnahme I.—IV. Kl.	
auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten	
9	9	„	„	9	9	„	„	9	9
8,4	1,1	3 343 058	284 629	5,6	0,6	9 317 428	1 008 367	15,7	2,0
16,0	3,5	6 819 419	1 020 635	11,4	2,0	17 959 635	3 192 002	30,1	6,3
21,4	4,6	10 162 477	1 305 264	17,0	2,6	27 276 903	4 200 399	45,8	8,3
7,5	3,0	4 277 872	998 926	7,3	2,0	9 407 296	2 894 047	15,8	5,7
4,1	2,5	2 588 106	890 305	4,4	1,6	5 491 472	2 465 116	9,2	4,3
11,6	5,5	6 805 978	1 829 231	11,6	3,6	14 898 708	5 359 163	25,0	10,5
36,0	10,1	17 028 455	3 134 495	28,6	6,2	42 175 731	9 559 532	70,3	18,8
2,5	2,1	1 428 759	657 497	2,4	1,3	3 168 583	1 969 836	5,3	3,3
1,9	1,9	1 032 043	586 040	1,7	1,1	2 472 715	1 914 815	4,3	3,8
2,4	3,1	1 300 404	925 729	2,3	1,3	3 129 539	3 151 421	5,3	6,3
1,4	2,4	786 620	723 590	1,3	1,1	1 860 403	2 453 042	3,1	4,3
8,2	9,5	4 548 026	2 892 856	7,6	5,8	10 631 240	9 480 114	17,9	18,6
44,2	19,6	21 576 481	6 027 351	36,3	11,8	52 406 971	19 048 646	88,7	37,1
1,0	2,1	562 255	623 839	0,9	1,2	1 314 796	2 141 465	2,2	4,2
1,3	3,3	702 315	964 113	1,3	1,9	1 677 666	3 431 956	2,8	6,7
0,6	2,4	432 551	776 609	0,7	1,3	964 818	2 608 298	1,6	5,1
2,9	7,5	1 697 121	2 384 561	2,3	4,6	3 167 290	8 176 719	6,6	16,0
47,1	27,4	23 273 092	8 411 912	39,0	16,1	56 764 251	27 225 965	95,3	59,4
0,5	2,4	326 467	735 481	0,6	1,4	752 715	2 643 605	1,3	5,2
0,3	1,5	219 879	600 198	0,3	1,3	493 533	2 126 693	0,8	4,2
0,3	2,2	243 365	821 531	0,4	1,6	532 423	2 991 481	0,9	5,9
1,1	6,4	789 711	2 157 210	1,3	4,3	1 778 671	7 761 779	3,0	15,3
48,2	33,8	24 063 313	10 569 122	40,3	20,6	58 542 922	34 987 144	98,3	68,7
0,3	2,9	210 379	1 063 856	0,3	2,1	511 903	4 328 600	0,8	8,5
0,1	2,0	93 144	637 004	0,2	1,3	250 561	3 068 579	0,4	6,0
0,1	1,1	31 799	275 286	0,1	0,5	109 198	1 903 234	0,2	3,7
0,1	1,1	25 088	260 025	0,1	0,5	93 303	2 051 170	0,3	4,0
0,0	0,7	11 540	139 871	0,0	0,3	49 397	1 312 083	0,1	2,5
0,0	0,4	6 282	90 746	0,0	0,1	27 104	840 194	0,0	1,6
0,0	0,3	10 601	183 466	0,0	0,4	34 574	1 206 469	0,0	2,3
0,6	8,7	3 888 333	2 650 254	0,7	5,2	1 076 040	14 720 329	1,7	28,6
0,0	0,3	4 679	97 601	0,0	0,2	17 055	751 875	0,0	1,3
0,0	0,1	38	722	0,0	0,0	6 142	388 435	0,0	0,3
0,0	0,1	.	.	.	.	2 387	198 174	0,0	0,1
0,0	0,3	4 717	98 323	0,0	0,2	25 584	1 338 484	0,0	2,7
48,8	43,0	24 456 863	13 317 699	41,0	26,0	59 644 546	51 055 957	100,0	100,0

Tafel No. 12.
(Verhältniß der einzelnen Fahrkarten zu der Gesamtzahl)

Laufende No.	Bezeichnung der Fabrkarten und Fahrten	I. Klasse				II. Klasse			
		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der	
				Fahr- I.-IV. Kl.	Ein- I.-V. Kl.			Fahr- I.-IV. Kl.	Ein- I.-V. Kl.
				%				%	
1	Einfache Fahrkarten	73 074	1 198 854	0,1	2,3	1 735 869	5 614 359	2,9	11,0
2	Rückfahrkarten	128 106	554 132	0,3	1,1	2 989 235	4 927 725	5,0	9,7
3	Rundreisekarten (einschliess- lich Sommerkarten	5 730	229 161	0,0	0,3	138 712	3 104 851	0,3	6,1
4	Summe 1-3. . . .	206 910	1 982 147	0,3	3,7	4 813 816	13 616 935	8,1	26,8
5	Allgemeine Zeitkarten . . .	28 745	8 206	0,1	0,0	1 008 883	131 322	1,7	0,3
6	Schülerzeitkarten . . . . .	.	.	.	.	19 969	1 965	0,0	0,0
7	a) Arbeiterrückfahrkarten . .	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Arbeiterwochenkarten . .	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Fahrten gröfserer Gesellschaft, zu akademischen Ausflügen, Schnlfahrten und Fahrten zu milden Zwecken	2 288	5 827	0,0	0,0	7 496	14 579	0,0	0,0
9	Summe 5-8	31 033	14 035	0,1	0,0	1 036 348	147 866	1,7	0,3
10	Ueberhaupt	237 943	1 996 182	0,4	3,7	5 850 164	13 794 801	9,8	27,1

Gesamtverkehr nach Wagenklassen und Fahrkarten.

der Fahrten I.—IV. Klasse und der Einnahme I.—IV. Klasse.) Dezember 1889, März und Juli 1890.

III. Klasse				IV. Klasse				Zusammen			
Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der		Zahl der Fahrten	Ein- nahme	In pCt. von der Ge- sammtzahl der	
		Fahr- ten	Ein- nahme			Fahr- ten	Ein- nahme			Fahr- ten	Ein- nahme
		I.-IV. Kl.	I.-IV. Kl.			I.-IV. Kl.	I.-IV. Kl.			I.-IV. Kl.	I.-IV. Kl.
		auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten				auf alle Fahrkarten	
	<i>M</i>	<i>%</i>			<i>M</i>	<i>%</i>			<i>M</i>	<i>%</i>	
10 968 694	8 999 997	18,4	17,6	18 868 141	12 604 519	31,6	24,7	31 645 778	28 417 729	53,1	55,7
14 668 278	10 003 752	24,6	19,6	1 296	615	0,0	0,0	17 736 915	15 486 224	29,7	30,3
269 598	2 421 589	0,4	4,8	.	.	.	.	414 040	5 755 601	0,8	11,3
25 906 570	21 425 338	43,4	42,0	18 869 437	12 605 134	31,6	24,7	49 790 733	49 659 554	83,6	97,3
2 430 039	202 356	4,1	0,4	.	.	.	.	3 467 667	341 886	5,8	0,7
392 358	35 794	0,7	0,1	.	.	.	.	412 327	37 759	0,7	0,1
.	.	.	.	812 068	209 771	1,4	0,4	812 068	209 771	1,4	0,4
.	.	.	.	4 758 609	406 619	7,9	0,8	4 758 609	406 619	7,9	0,8
370 609	283 787	0,6	0,3	16 729	96 175	0,0	0,1	397 122	400 368	0,6	0,7
3 193 000	521 987	5,4	1,0	5 587 426	712 565	9,3	1,3	9 847 813	1 396 403	16,4	2,7
29 009 570	21 947 275	48,8	43,0	24 456 863	13 317 699	40,9	26,0	59 644 546	51 655 957	100,0	100,0

Tafel No. 13. Verhältniß der verschiedenen Abfertigungsarten.
Dezember 1889, März und Juli 1890.

	Bezeichnung der Fahrkarten und Fahrten.	Prozentsätze der	
		Fahrten %	Einnahme %
1	Einfache Fahrkarten	53,1	55,7
2	Rückfahrkarten	29,7	30,3
3	Rundreisekarten (einschl. Sommerkarten)	0,5	11,3
4	Summe 1—3	83,6	97,3
5	Allgemeine Zeitkarten	5,8	0,7
6	Schülerzeitkarten.	0,7	0,1
7	Arbeiterkarten	9,3	1,3
8	Fahrten größerer Gesellschaften, zu akademischen Ausflügen, Schulfahrten und Fahrten zu milden Zwecken	0,6	0,7
9	Summe 5—8	16,4	2,7
10	zusammen	100,0	100,0

Tafel No. 14. Verhältniß des Verkehrs und der Einnahme in den Entfernungszonen.
Dezember 1889, März und Juli 1890.

km	% der Fahrten im Ganzen	Klasse	% der Fahrten im Einzelnen	% der Einnahme im Einzelnen	Klasse	% der Einnahme im Einzelnen	km	% der Fahrten im Ganzen	Klasse	% der Fahrten im Einzelnen	% der Einnahme im Einzelnen	Klasse	% der Einnahme im Einzelnen
1—10	45,8	I II III IV Sa.	0,1 4,2 24,4 17,1 45,8	8,3	I II III IV Sa.	0,0 1,1 4,6 2,6 8,3	201—1000	1,7	I II III IV Sa.	0,1 0,5 0,5 0,6 1,7	28,6	I II III IV Sa.	2,3 12,3 8,7 5,1 28,6
11—50	42,2	I II III IV Sa.	0,1 3,5 19,8 19,7 42,9	29,1	I II III IV Sa.	0,3 4,6 15,0 9,3 29,1	über 1000	0,0	I II III IV Sa.	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0	2,7	I II III IV Sa.	0,4 1,6 0,3 0,3 2,7
51—100	6,6	I II III IV Sa.	0,1 0,5 2,9 2,6 6,6	16,0	I II III IV Sa.	0,3 3,3 7,7 4,7 16,0	Insgesamt	100,0	I II III IV Sa.	0,4 9,8 48,5 41,0 100,0	100,0	I II III IV Sa.	4,0 27,0 43,0 26,0 100,0
101—200	3,0	I II III IV Sa.	0,0 0,5 1,3 1,3 3,0	15,3	I II III IV Sa.	0,3 4,1 6,5 4,3 15,3							

Tafel No. 15. Verschiedene Ermittlungen von Verhältnisszahlen.
Dezember 1889, März und Juli 1890.

Bezeichnung der Fahrkarten und Fahrten	Verhältnis innerhalb der einzelnen Klassen				Verhältnis zu dem Gesamt- ergebnis				Gesamt- verhältnis der ver- schieden Ab- fertigungs- arten zu einander	Beteiligung der einzelnen Klassen an den verschiedenen Abfertigungsarten			
	K l a s s e				K l a s s e					K l a s s e			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV		I	II	III	IV
Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten	Fahrten
Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme	Einnahme
1 Einfache Fahr- karten . . .	30,7 60,0	29,7 40,7	37,7 41,0	77,7 94,7	0,1 2,3	2,9 11,0	18,1 17,6	31,6 24,7	53,1 55,7	0,7 4,7	5,5 19,7	34,7 31,7	59,6 44,3
2 Rückfahrkarten .	53,5 27,8	64,7 35,7	60,4 45,6	0,0 0,0	0,2 1,1	5,0 9,7	24,7 19,6	0,0 0,0	22,7 30,7	0,7 3,6	16,7 31,7	82,7 64,6	0,1 0,0
3 Rundreisekarten (einschließlich Sommerkarten)	2,4 11,6	2,4 22,6	0,3 11,0	·	0,0 0,5	0,2 6,1	0,4 4,7	·	0,8 11,7	1,4 3,9	33,7 64,0	65,1 42,1	·
4 Allgemeine Zeit- karten . . .	12,0 0,4	17,5 0,9	8,4 0,9	·	0,1 0,0	1,7 0,3	1,1 0,4	·	5,8 0,7	0,9 2,4	22,1 38,4	70,0 59,2	·
5 Schulerzeitkarten	·	0,2 0,0	1,3 0,2	·	·	0,0 0,0	0,7 0,1	·	0,7 0,1	·	4,7 5,2	56,2 94,8	·
6 Arbeiterkarten .	·	·	·	22,6 4,7	·	·	·	9,3 1,8	9,3 1,2	·	·	·	100,0 100,0
7 Gesellschafts- fahrten n. s. w. und Fahrten zu milden Zwecken	1,0 0,2	0,3 0,1	1,3 1,2	0,1 0,6	0,0 0,0	0,0 0,0	0,6 0,5	0,0 0,1	0,6 0,7	0,6 1,5	1,0 3,6	93,3 70,9	4,2 24,0
Zusammen	100 100	100 100	100 100	100 100	0,0 0,0	0,0 0,0	0,6 0,5	0,0 0,1	0,6 0,7	0,4 4,0	9,7 27,0	48,3 43,0	41,0 26,0

Tafel No. 16. Verhältnifs des Verkehrs und der Einnahme in den einzelnen Zonen für einfache Fahrkarten, gewöhnliche Rückfahrkarten und zusammengestellte Rundreisekarten zu dem Gesamtergebnifs der einzelnen Klassen.

Dezember 1889, März und Juli 1890.

I. Klasse.

Gesamtergebnifs der nebenstehend erwähnten Karten		km	Einfache Fahrkarten.		Gewöhnliche Rückfahrkarten.		Zusammengestellte Rundreisekarten.		Zusammen für alle 3 Arten	
Fahrten	Einnahme		Prozente des Gesamtverkehrs der		Prozente des Gesamtverkehrs der		Prozente des Gesamtverkehrs der		Prozente des Gesamtverkehrs der	
	„		Fahrten	Einnahme	Fahrten	Einnahme	Fahrten	Einnahme	Fahrten	Einnahme
202 055	1 917 475	1— 10	4,3	0,3	9,1	0,5	.	.	13,4	0,7
		11— 50	7,3	2,0	28,3	5,6	.	.	35,6	7,6
		51— 100	4,0	2,9	7,1	3,6	.	.	11,1	6,5
		101— 200	5,1	7,6	3,6	3,7	.	.	8,7	11,3
		201—1000	9,5	42,9	4,3	13,5	1,1	5,3	14,9	61,6
Ueberhaupt I. Kl.		über 1000	0,3	4,3	0,1	0,8	0,3	3,3	0,7	8,3
237 943	1 996 182	Summe	30,3	59,9	52,7	27,7	1,4	8,4	84,6	96,9

II. Klasse.

4 586 053	12 845 772	1— 10	14,8	1,5	13,5	1,9	.	.	28,3	3,4
		11— 50	7,7	4,3	25,1	11,8	.	.	32,8	16,2
		51— 100	2,7	5,3	5,3	6,9	.	.	8,0	12,1
		101— 200	2,4	8,9	2,3	5,9	.	.	4,6	14,3
		201—1000	2,0	20,4	1,3	8,4	1,1	12,6	4,3	41,4
Ueberhaupt II. Kl.		über 1000	0,0	0,7	0,0	0,3	0,3	4,7	0,3	5,6
5 850 164	13 794 801	Summe	29,6	40,9	47,3	35,1	1,3	17,3	78,2	98,3

III. Klasse.

24 173 307	20 118 064	1— 10	23,1	4,6	16,7	4,9	.	.	39,8	9,5
		11— 50	10,7	10,4	24,1	21,6	.	.	34,8	32,0
		51— 100	2,3	8,4	3,3	8,6	.	.	5,4	17,0
		101— 200	1,3	9,3	0,8	4,8	.	.	2,1	14,1
		201—1000	0,4	8,4	0,3	2,9	0,3	6,8	0,9	17,9
Ueberhaupt III. Kl.		über 1000	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	1,3
29 099 576	21 947 275	Summe	37,7	41,3	45,0	42,8	0,3	7,8	83,0	91,8

Anmerkung. Die Prozente sind überall nach dem bei „Ueberhaupt“ angegebenen Gesamtergebnifs berechnet.

Sonderermittelung. Unterlagen zur Tafel No. 16.

Dezember 1889, März und Juli 1890.

Bezeichnung der Fahrkarten	Auf km	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
		Fahrten	Einnahme M	Fahrten	Einnahme M	Fahrten	Einnahme M
1. Einfache Fahrkarten.	1— 10	10 378	4 974	867 888	200 816	6 729 515	1 003 713
	11— 50	17 473	41 365	449 529	578 295	3 102 544	2 271 194
	51— 100	9 646	58 451	160 779	714 675	642 383	1 843 365
	101— 200	12 092	151 944	137 904	1 216 614	358 977	2 037 314
	201—1000	22 752	857 912	118 657	2 812 821	134 992	1 829 503
	über 1000	783	84 206	1 162	91 188	283	14 908
	Summe	73 074	1 198 864	1 735 869	5 614 359	10 963 694	8 999 997
2. Gewöhnliche Rück- fahrkarten.	1— 10	21 580	9 981	789 996	261 562	4 853 044	1 090 351
	11— 50	67 936	111 558	1 471 969	1 624 318	7 001 781	4 749 396
	51— 100	16 680	71 404	306 952	962 862	928 507	1 896 512
	101— 200	8 674	73 888	131 228	812 761	263 600	1 048 619
	201—1000	10 350	270 649	72 548	1 161 076	68 759	639 423
	über 1000	194	15 502	362	21 208	2	110
	Summe	125 614	552 982	2 775 055	4 843 787	13 115 696	9 424 411
3. Zusammengestellte Rundreisekarten.	1— 10	.	.	.	.	.	.
	11— 50	.	.	.	.	.	.
	51— 100	.	.	.	.	.	.
	101— 200	.	.	.	.	.	.
	201—1000	2 589	103 335	64 228	1 740 676	88 087	1 439 096
	über 1000	778	62 254	10 901	646 950	5 830	254 560
	Summe	3 367	165 639	75 129	2 387 626	88 917	1 693 656
Ueberhaupt zu 1, 2 und 3		202 055	1 917 475	4 586 053	12 845 772	24 173 307	20 118 064

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1890 im Vergleich zu der in den Jahren 1889, 1888 und 1887.

Von
C. Thamer.

Der 36. Band der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen umfaßt den Verkehr für das Jahr 1890. Es liegen mithin jetzt die Ergebnisse von acht Jahren vor, welche schon ein umfangreiches Bild von dem Wachsen, Steigen oder Sinken des Verkehrs in den einzelnen Verkehrsbezirken im Ganzen wie bei den verschiedenen Gütergattungen gewähren. Im Nachstehenden sind im Anschlusse an die bisherigen Veröffentlichungen in dieser Zeitschrift (vergl. zuletzt Jahrgang 1890 S. 607 und 785 ff.) die hauptsächlichsten Ergebnisse des Jahres 1890 im Vergleich mit den drei Vorjahren zur Darstellung gebracht. Eine wesentliche Veränderung in dem Geltungsbereich der Statistik ist im Jahre 1890 außer dem Hinzutritt einiger Neubautrecken und Bahnen untergeordneter Bedeutung nicht eingetreten.

1. Gesamtverkehr.

	1890	1889	1888	1887
	T o n n e n			
Der gesammte Güterverkehr umfaßte	151 681 437	146 583 761	134 920 097	122 221 760
Hiervon entfielen auf den Verkehr:				
im Inlande	128 364 392	124 179 705	113 656 011	103 331 081
mit dem Auslande	23 317 045	22 404 057	21 264 086	18 890 679
Von dem Inlandsverkehr blieben im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	51 215 355	49 645 645	45 142 857	40 997 765
und wurden im gegenseitigen Aus- tausche der Verkehrsbezirke be- fördert	77 149 037	74 534 060	68 513 154	62 333 316
Vom Auslandsverkehr kamen:				
auf den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande .	21 270 302	20 345 696	19 344 559	17 121 360

	1890	1889	1888	1887
	T o n n e n			
auf die Durchfuhr von Anslaud zu Anslaud	2 046 743	2 058 360	1 919 527	1 769 319
Ans Deutschland ausgeführt wurden	11 031 192	10 281 015	10 249 415	9 714 258
Nach Deutschland eingeführt wurden	10 239 110	10 064 681	9 095 144	7 407 102
Bei Berücksichtigung des Umstandes, daß der Verkehr mit den Seehäfen zu einem großen Theil den Verkehr mit dem überseeischen Auslande darstellt, und daß der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich vielfach als Ansfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr nach Deutschland charakterisirt, beträgt:				
der Wechselverkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (mit Ausschluss der Seehäfen)	68 611 818	66 272 479	61 219 745	55 978 154
der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke (anschl. der Seehäfen) mit dem Auslande (einschließlich der Seehäfen):				
in der Ansfuhr:				
a) Versand des deutschen Binnenlandes nach dem Auslande . .	10 720 150	9 985 038	9 980 522	9 440 425
b) Empfang der Seehäfen aus dem deutschen Binnenlande	4 830 514	4 678 538	4 343 740	3 732 801
zusammen	15 550 664	14 663 576	14 324 262	13 173 226
in der Einfuhr:				
a) Empfang des deutschen Binnenlandes aus dem Auslande . . .	9 646 317	9 291 505	8 099 598	6 778 827
b) Versand der Seehäfen nach dem deutschen Binnenlande	3 706 705	3 583 043	2 949 669	2 622 361
zusammen	13 353 022	12 874 548	11 049 267	9 401 188
die Durchfuhr von Auslaud zu Auslaud, sowie zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen:				
a) Durchfuhr von Anslaud zu Anslaud	2 046 743	2 058 360	1 919 527	1 769 319
b) Versand der Seehäfen nach dem Auslande	311 042	205 976	268 892	273 833
c) Empfang der Seehäfen aus dem Auslande	592 793	773 176	995 546	628 275
zusammen	2 950 578	3 127 512	3 183 965	2 671 427

(Fortsetzung des Textes s. S. 616).

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächen- inhalt qkm	Ein- wohner zahl am 1. De- zember 1890	Eisenbahnlänge Ende des Jahres			
				1890	1889	1888	1887
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 041 1621	2 886,09	2 879,63	2 831,57	2 733,66
2	Ost- und westpreussische Häfen		350 450				
3	Provinz Pommern	30 107	1 336 4441	1 481,47	1 421,12	1 412,32	1 347,47
4	Pommersche Häfen		184 767				
5	Mecklenburg		616 102				
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg	16 530	212 987	1 230,39	1 173,19	1 144,46	1 093,31
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstenthum Lübeck	19 793	996 767	1 350,32	1 345,36	1 396,31	1 212,63
8	Elbhäfen		818 687				
9	Weserhäfen		204 753				
10	Emsbüden		31 683				
11	Prov. Hannover, Herzth. Olden- burg, Braunschweig, Lippe- Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	48 604	2 949 959	3 173,41	3 075,26	2 979,66	2 943,43
12	Provinz Posen	28 954	1 752 094	1 721,39	1 720,00	1 619,38	1 364,44
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	1 577 379	1 230,38	1 225,41	1 186,03	1 179,33
14	Stadt Breslau		335 174				
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	27 079	2 311 254	2 079,04	2 021,63	1 964,33	1 931,38
16	Berlin	39 890	1 579 244	2 772,30	2 737,13	2 695,69	2 651,30
17	Provinz Brandenburg		2 542 401				
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogth. Anhalt	13 655	1 343 010	1 294,33	1 246,39	1 162,32	1 194,36
19	Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	2 112 479	2 422,36	2 414,37	2 241,62	2 177,34
20	Königreich Sachsen	14 993	3 500 513	2 180,21	2 190,07	2 168,04	2 164,31
21	Provinz Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln u. Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	1 863 462	1 810,32	1 782,49	1 737,39	1 640,13
22	Ruhrrevier der Provinz Westfalen	1 673	832 745	560,17	560,17	540,31	537,09
23	Provinz Westfalen, Lippe-Det- mold und Waldeck (Arolsen)	20 804	1 773 581	1 720,24	1 713,33	1 690,64	1 677,39
24	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 178 348	630,39	577,32	558,13	549,63
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	469 406	591,39	563,19	569,19	569,19
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstenthum Birkenfeld	18 386	2 621 752	1 936,96	1 901,30	1 761,30	1 745,10
27	Saarrevier	2 719	400 630	187,38	187,38	187,38	187,38
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld (bei 23)	73 361					
29	Lothringen	6 221	510 801	551,37	551,37	550,31	550,31
30	Elsaß	8 257	1 063 186	774,64	775,09	768,32	758,34
31	Palz (ohne Ludwigshafen)	5 937	699 706	643,33	643,33	642,33	642,33
32	Großh. Hessen (ohne Oberhessen)	4 393	728 468	646,36	646,36	649,19	640,37
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)		1 577 773				
34	Mannheim und Ludwigshafen	15 041	107 760	1 401,41	1 401,39	1 401,39	1 401,39
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 101 591	1 566,36	1 566,33	1 541,36	1 541,36
36	Königr. Bayern rechts d. Rheins	69 926	4 860 960	4 766,60	4 704,04	4 613,33	4 526,35
	Ueberhaupt	540 521	49 420 842	41 618,40	41 029,30	40 015,79	38 967,69

Auf je 100 qkm Flächeninhalt kommen Eisenbahnen					Auf je 10 000 Einwohner kommen Eisenbahnen				
Ord- nungs- Zahl	1890	1889	1888	1887	Ord- nungs- Zahl	1890	1889	1888	1887
	km	km	km	km		km	km	km	km
	9	10	11	12		13	14	15	16
1	4,62	4,61	4,53	4,38	14	8,51	8,55	8,41	8,13
2	4,92	4,72	4,69	4,47	20	9,74	9,44	9,38	8,95
9	7,45	7,10	6,92	6,62	26	14,30	14,30	13,85	13,24
6	6,82	6,80	7,11	6,12	8	7,44	8,15	8,46	7,35
4	6,54	6,33	6,13	6,05	23	9,97	10,15	9,52	9,71
3	5,95	5,94	5,59	4,71	22	9,53	10,02	9,44	7,96
10	9,31	9,28	9,00	8,93	11	7,90	8,19	7,92	7,88
11	7,68	7,47	7,26	7,13	10	7,85	7,73	7,51	7,39
8	6,95	6,86	6,76	6,45	5	6,73	7,48	7,37	7,25
17	9,35	9,00	8,39	8,62	17	9,64	10,07	9,29	9,65
14	9,25	9,18	8,52	8,37	13	8,33	9,00	8,36	8,12
22	14,34	14,61	14,47	14,14	3	6,33	6,89	6,81	6,80
19	9,64	9,49	9,25	8,72	19	9,71	9,79	9,47	8,94
26	33,48	33,48	32,33	32,14	4	6,72	7,89	7,62	7,58
12	8,37	8,24	8,13	8,07	18	9,70	10,96	10,14	10,06
25	31,95	29,22	28,26	27,83	2	5,04	5,40	5,22	5,14
24	15,28	14,70	14,70	14,70	25	12,61	12,66	12,66	12,66
20	10,59	10,34	9,58	9,49	7	7,36	7,77	7,30	7,13
7	6,91	6,91	6,91	6,91	1	4,69	5,10	5,10	5,10
(bei 23 mitgerechnet)					24	10,79	11,26	11,24	11,24
13	8,86	8,86	8,85	8,85	6	7,08	7,22	7,15	7,05
18	9,35	9,36	9,27	9,15	10	9,20	9,26	9,27	9,27
21	10,84	10,84	10,82	10,82	15	8,98	9,33	9,36	9,34
23	14,33	14,72	14,73	14,59	12	8,32	8,48	8,48	8,48
15	9,29	9,29	9,29	9,29	9	7,45	7,60	7,48	7,48
10	7,59	7,59	7,47	7,47	21	9,81	9,95	9,77	9,58
5	6,82	6,72	6,60	6,47					
	7,70	7,59	7,40	7,21		8,42	8,76	8,54	8,32

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flä- chen- inhalt qkm	Ein- wohner- zahl am 1. De- zember 1890	M i t			
				innerhalb des Verkehrsbezirkes			
				1890	1889	1888	1887
				T o n n e n			
1	2	3	4	17	18	19	20
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen		3 041 162	1 005 196	941 869	782 824	670 733
2	Ost- und westpreussische Häfen	62 481	350 450	108 178	175 043	234 071	116 917
3	Provinz Pommern		1 336 444	277 706	289 782	221 996	193 659
4	Pommersche Häfen	30 107	184 767	10 901	14 312	24 922	20 705
5	Mecklenburg		616 102	391 804	298 886	205 429	196 208
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg	16 530		242 987	35 595	20 046	13 609
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstenthum Lübeck		19 793	996 767	373 554	365 564	300 197
8	Elbhäfen			818 687	68 804	56 254	38 153
9	Weserhäfen			204 753	158 754	162 536	136 775
10	Emshäfen			31 683	5 421	4 429	5 102
11	Prov. Hannover, Herzth. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	48 604		2 949 959	3 493 612	3 435 850	2 922 953
12	Provinz Posen		2 951	1 752 094	978 606	899 078	757 516
13	Reg.-Bez. Oppeln		13 212	1 577 379	3 700 808	3 644 733	3 319 342
14	Stadt Breslau			335 174	13 936	11 021	8 641
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		27 079	2 311 254	2 410 693	2 333 924	2 122 624
16	Berlin		39 899	1 579 244	63 436	54 972	51 811
17	Provinz Brandenburg			2 542 401	1 571 392	1 432 961	1 271 434
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogth. Anhalt		13 855	1 343 010	4 327 481	3 975 079	3 511 825
19	Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden						
20	Königreich Sachsen	26 314	2 812 179	3 288 997	3 068 542	2 792 270	2 637 433
21	Provinz Hessen-Nassau (ohne Kreis Rinteln u. Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	14 993	3 500 513	5 688 023	6 052 673	5 411 064	5 148 376
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	18 778	1 863 162	1 541 538	1 478 674	1 293 524	1 177 659
23	Provinz Westfalen, Lippe-De-mold und Waldeck (Arolsen)	1 673	832 748	3 918 442	3 667 185	3 633 239	3 346 516
24	Ruhrrevier der Rheinprovinz	20 804	1 773 581	1 388 370	1 378 722	1 185 036	1 061 181
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	1 975	1 158 348	2 569 590	2 591 855	2 492 694	2 129 137
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstenthum Birkenfeld		3 873	169 406	602 712	533 633	507 088
27	Saarrevier	18 386	2 621 752	3 148 574	2 937 507	2 593 500	2 291 073
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	2 719	100 630	1 626 109	1 612 191	1 625 754	1 491 641
29	Lüthringen	(bei 23)	73 361	212 626	278 470	169 149	146 069
30	Elsass	6 221	510 801	926 974	818 762	862 743	735 679
31	Pfalz ohne Ludwigshafen	8 287	1 093 186	173 766	452 728	473 038	436 592
32	Großh. Hessen (ohne Oberhessen)	5 937	699 706	508 011	490 531	475 153	365 699
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	4 393	728 468	512 486	485 912	424 501	348 967
34	Mannheim und Ludwigshafen		15 081	1 577 773	798 989	787 908	725 957
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern			107 760	24 093	21 267	19 637
36	Königr. Bayern r. d. Rheins		20 647	2 101 591	1 210 782	1 108 021	1 084 218
			69 926	4 880 980	3 849 066	3 761 124	3 434 442
	Leberhaupt		540 521	49 420 842	51 215 355	49 645 645	45 142 857
							40 997 764

der Eisenbahn wurden befördert:

Inlandsverkehr

Versand der Verkehrsbezirke nach dem Inlande

Empfang der Verkehrsbezirke von dem Inlande

1890	1880	1888	1887	1890	1889	1888	1887
Tonnen				Tonnen			
21	22	23	24	25	26	27	28
895 268	860 885	861 716	743 773	1 160 038	1 143 704	1 084 792	915 105
412 155	402 223	373 009	312 485	698 982	708 122	725 228	581 048
491 426	478 527	434 395	406 315	637 394	579 129	520 362	431 181
670 596	690 023	437 340	403 705	645 155	648 745	563 616	518 706
815 548	254 120	235 607	234 391	385 046	386 240	306 749	273 681
725 972	737 977	653 460	563 481	580 022	546 753	463 218	397 466
278 731	242 851	213 173	201 815	784 164	765 982	701 130	584 040
1 064 080	1 021 574	834 292	721 619	1 824 131	1 743 392	1 471 032	1 259 732
758 038	730 035	558 550	533 498	958 304	900 781	975 796	866 981
75 864	91 152	93 018	81 573	114 920	130 745	134 851	108 860
2 520 670	2 530 349	2 306 852	2 100 921	4 314 496	4 170 509	3 756 066	3 410 358
787 820	797 971	748 016	698 684	1 597 209	1 615 997	1 504 738	1 341 484
7 970 446	7 445 084	6 506 654	5 755 746	612 578	544 376	458 354	411 298
390 612	366 782	351 622	305 057	2 052 698	1 794 374	1 573 927	1 478 004
2 035 486	2 190 969	2 054 346	1 871 177	2 414 310	2 339 495	2 115 004	1 995 347
714 033	684 780	660 450	567 326	4 438 310	4 413 783	3 799 290	3 501 498
2 128 832	2 121 616	1 827 171	1 691 182	2 623 693	2 462 995	2 135 798	1 947 152
2 082 544	1 974 871	1 777 069	1 640 252	2 406 874	2 292 290	2 129 360	2 040 348
3 162 981	3 177 089	2 871 211	2 780 929	3 113 362	3 147 654	2 719 770	2 563 223
2 009 130	2 109 866	1 782 100	1 758 302	3 217 990	3 409 630	3 014 555	2 724 220
1 925 957	1 879 223	1 731 395	1 573 312	2 625 315	2 495 955	2 314 984	2 192 294
15 659 864	15 057 639	14 886 473	13 817 155	3 992 822	3 874 508	3 466 537	3 079 432
3 400 444	3 260 959	2 961 256	2 531 045	3 908 162	4 072 621	3 735 339	3 548 905
8 749 967	8 545 810	7 971 051	7 166 216	5 329 452	5 219 627	4 869 648	4 401 001
2 175 350	2 087 751	1 878 564	1 706 416	2 908 199	2 871 837	2 630 368	2 365 637
1 846 143	1 699 427	1 433 761	1 329 887	4 117 902	3 987 625	4 057 833	3 714 385
9 322 819	3 269 880	3 250 880	2 976 295	1 382 114	1 270 995	1 201 762	1 088 867
1 743 847	1 799 725	1 520 544	1 347 477	6 784 971	6 239 822	5 950 895	5 215 490
1 849 648	1 706 549	1 486 251	1 362 696	1 668 753	1 428 296	1 375 430	1 311 015
354 442	305 676	270 474	239 783	1 126 624	1 029 739	1 065 135	1 029 407
877 969	861 686	742 275	646 220	1 198 812	1 117 644	1 047 781	979 991
838 166	723 525	649 903	588 764	963 487	867 503	844 433	750 160
934 004	828 067	722 635	690 576	1 936 086	1 891 340	1 780 973	1 576 219
1 629 967	1 500 761	1 342 099	1 188 406	80 552	841 075	749 508	671 351
654 047	690 551	562 467	542 258	1 784 198	1 643 333	1 515 132	1 333 840
1 645 821	1 578 388	1 523 074	1 266 579	2 027 070	1 946 454	1 743 740	1 645 662
77 149 037	74 534 069	68 513 154	62 333 316	77 149 037	74 534 069	68 513 154	62 333 316

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächen- inhalt qkm	Ein- wohner- zahl am 1. De- zember 1890	Mit Auslands			
				Versand nach dem Auslande			
				1890	1889	1888	1887
				T o n n e n			
1	2	3	4	29	30	31	32
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen		3 041 162	11 093	16 497	14 999	14 343
2	Ost- und westpreussische Häfen	62 481	350 450	93 245	108 183	102 266	106 514
3	Provinz Pommern		1 336 444	1 069	1 174	756	61
4	Pommersche Häfen	30 107	184 767	69 002	46 739	34 285	32 064
5	Mecklenburg		616 102	103	87	31	132
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel Flensburg	16 530	242 967	3 623	3 112	4 390	2 906
7	Provinz Schleswig - Holstein, Fürstenthum Lübeck	19 793	996 767	5 967	6 203	5 355	4 618
8	Elbhäfen		818 687	62 302	66 188	63 406	55 796
9	Weserhäfen		204 753	81 726	75 259	61 621	76 651
10	Emshäfen		31 683	945	1 546	2 923	902
11	Prov. Hannover, Herzth. Olden- burg, Braunschweig, Lippe- Schamberg, Kreis Rinteln und Pyrmont	48 604	2 949 959	57 514	42 673	45 280	45 710
12	Provinz Posen	28 964	1 752 094	8 414	13 009	5 681	8 563
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	1 577 379	3 082 122	2 726 479	2 586 392	2 306 108
14	Stadt Breslau	27 079	335 174	32 234	29 767	21 907	28 089
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		2 311 254	793 694	811 346	795 279	767 989
16	Berlin	39 899	1 579 244	27 817	34 247	29 907	19 968
17	Provinz Brandenburg		2 542 401	15 934	28 093	19 532	6 569
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogth. Anhalt	13 855	1 343 010	63 263	53 723	74 066	52 357
19	Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	2 812 479	39 510	37 996	40 872	37 734
20	Königreich Sachsen	14 993	3 500 513	154 302	130 748	110 434	124 612
21	Provinz Hessen-Nassau ohne Kreise Rinteln u. Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	1 863 402	115 929	109 879	93 240	88 950
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	832 748	2 596 815	2 407 638	2 681 240	2 506 669
24	Provinz Westfalen, Lippe-De- tmold und Waldeck (Arolsen)	20 804	1 773 581	150 144	143 468	150 157	125 015
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 178 348	766 854	608 405	599 776	551 459
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	469 406	86 997	85 481	70 830	54 102
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstenthum Birkenfeld	18 386	2 621 752	591 482	545 793	551 991	531 567
27	Saarrevier	2 719	400 630	826 661	940 731	951 984	977 089
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)	73 361	33 907	30 132	31 143	37 773
29	Lothringen	6 221	510 801	332 268	322 324	303 302	352 519
30	Elsass	8 287	1 093 186	163 495	169 850	151 524	146 081
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	699 706	65 451	56 407	54 105	45 156
32	Großh. Hessen (ohne Oberhessen)	4 393	728 468	81 120	30 129	31 591	21 479
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)		1 577 773	157 422	145 007	126 116	118 896
34	Mannheim und Ludwigshafen	15 061	107 760	122 034	168 286	136 454	170 101
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 101 591	59 071	63 623	58 862	66 010
36	Königr. Bayern rechts d. Rheins	69 926	4 860 960	257 465	266 843	228 697	241 529
	Ueberhaupt	540 521	49 420 842	11 031 192	10 281 015	10 249 414	9 714 268

der Eisenbahn wurden befördert:

verkehr

Empfang von dem Auslande

1890 1889 1888 1887

Tonnen

33 34 35 36

117 339 102 122 82 998 43 174
 466 821 650 984 843 265 490 446
 1 465 1 776 1 355 1 295
 25 311 34 497 32 057 29 980
 1 463 1 902 1 401 1 156

4 954 5 201 6 994 6 198

4 163 4 496 4 652 3 461
 75 043 61 889 91 120 85 346
 15 789 15 597 16 607 13 819
 4 875 5 006 5 502 2 535

84 677 75 079 91 956 55 626
 43 363 54 720 56 524 22 972
 610 036 536 658 350 065 314 143
 109 586 110 783 81 735 66 094
 256 249 206 032 179 961 156 097
 250 632 261 227 266 768 271 651
 243 288 258 194 224 186 225 933

32 631 38 692 44 626 38 104

375 852 347 713 290 016 223 135
 2 793 654 2 630 619 2 311 417 1 930 090

139 227 160 006 194 307 128 574
 586 814 484 141 461 993 383 264

80 719 83 742 59 926 49 214
 250 282 272 889 340 042 305 787

62 517 77 828 52 972 41 321

700 538 726 461 560 809 475 374
 132 676 156 611 161 768 134 500

32 775 39 178 40 704 29 224
 318 000 271 014 234 899 250 852

287 554 308 776 257 015 227 215
 43 330 51 930 52 050 35 236

43 907 40 893 41 500 38 272
 83 742 109 808 99 577 65 788

43 766 37 588 41 353 43 045

123 638 110 194 77 775 100 733
 1 807 424 1 682 440 1 436 159 1 108 503

10 230 110 10 064 681 9 095 144 7 407 102

Ueberhaupt

1890 1889 1888 1887

Tonnen

37 38 39 40

3 188 934 3 065 077 2 827 330 2 387 128
 1 779 392 2 039 507 2 277 838 1 606 412
 1 409 060 1 350 387 1 178 864 1 082 510
 1 420 965 1 344 316 1 092 221 1 005 111
 1 093 969 941 235 749 216 706 566

1 359 366 1 313 088 1 158 408 986 658

1 446 584 1 385 096 1 224 506 1 006 767
 3 094 390 2 949 238 2 498 005 2 171 872
 1 972 610 1 884 268 1 749 348 1 613 473
 202 025 232 878 241 895 197 829

10 471 269 10 254 501 9 122 208 8 377 664
 3 415 422 3 380 775 3 072 475 2 689 420
 15 975 990 14 896 325 13 229 806 11 795 506
 2 588 976 2 312 727 2 087 833 1 845 893
 7 910 432 7 890 767 7 267 204 6 788 449
 5 474 228 5 449 008 4 808 226 4 491 169
 6 583 139 6 303 859 5 481 511 4 999 297

8 912 796 8 334 645 7 536 965 7 262 545

9 960 702 9 778 993 8 714 140 8 241 443
 13 863 099 14 383 536 12 029 599 11 685 601

6 347 966 6 193 738 5 627 451 5 155 789
 26 784 757 26 491 111 25 129 481 23 132 236

8 927 879 8 989 513 8 091 715 7 306 360
 17 666 155 17 238 585 16 273 210 14 553 601

5 885 806 5 656 029 5 139 823 4 595 932

10 304 639 9 896 814 9 197 988 8 342 296
 7 290 679 7 149 408 7 192 149 6 668 392

8 808 126 8 387 327 7 712 435 6 776 042
 5 096 633 4 546 945 4 262 028 4 012 761

2 406 881 2 257 768 2 217 186 2 079 077
 2 698 573 2 578 199 2 371 364 2 072 213

2 389 166 2 147 961 1 932 327 1 747 641
 3 910 243 3 761 631 3 455 258 2 997 860

2 776 412 2 571 978 2 289 050 2 003 220

3 531 666 3 586 320 3 298 454 3 018 218
 9 566 846 9 235 849 8 366 111 7 250 806

226 783 731 219 059 460 201 513 723 182 785 756
 77 149 037 74 534 059 6 513 154 62 333 316

149 634 694 144 525 401 133 000 569 120 452 440

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Flächen- inhalt qkm	Ein- wohner- zahl am 1. De- zember 1890	D e r				
				für das Kilometer Eisenbahn auf				
				Ordnungs-Zahl	1890	1889	1888	1887
					T o n n e n			
1	2	3	4	41	42	43	44	
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 041 162	1	1 721,5	1 772,6	1 802,9	1 458,2
2	Ost- und westpreussische Häfen		350 450					
3	Provinz Pommern	30 107	1 336 444	2	1 910,4	1 896,2	1 608,1	1 512,1
4	Pommersche Häfen		184 767					
5	Mecklenburg		616 102					
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg	16 530	242 987	4	1 992,6	1 921,5	1 666,9	1 547,9
7	Provinz Schleswig - Holstein, Fürstenthum Lübeck	19 773	996 767	8	3 363,1	3 221,3	2 664,4	2 670,2
8	Elbhäfen		818 687					
9	Weserhäfen		204 753					
10	Emshäfen		31 683					
11	Prov. Hannover, Herzth. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	48 604	2 249 959	11	3 978,4	4 022,6	3 729,6	3 461,5
12	Provinz Posen	28 954	1 752 664	3	1 983,8	1 965,6	1 896,7	1 970,5
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	1 577 379	2,3	12 985,7	12 182,2	11 154,0	10 000,0
14	Stadt Breslau	27 079	335 174	16	5 050,1	5 047,1	4 736,2	4 488,5
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		2 311 254					
16	Berlin	39 899	1 579 244	14	4 348,2	4 293,4	3 817,1	3 579,4
17	Provinz Brandenburg		2 542 401					
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogth. Anhalt	13 855	1 343 010	20	6 885,0	6 684,4	6 481,6	6 081,2
19	Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	2 812 479	12	4 120,2	4 049,5	3 887,4	3 784,2
20	Königreich Sachsen	14 993	3 500 513	19	6 357,2	6 567,6	5 825,4	5 398,7
21	Provinz Hessen - Nassau ohne Kreise Rinteln u. Schmalkalden	18 778	1 863 462	9	3 506,5	3 435,5	3 239,0	3 143,6
22	Oberhessen u. Kreis Wetzlar	1 673	832 748	20	47 815,4	45 506,0	46 457,8	43 021,5
23	Ruhrrevier der Prov. Westfalen							
24	Provinz Westfalen, Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen)	20 804	1 773 581	17	5 188,4	5 217,0	4 786,2	4 355,2
25	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 178 348	25	41 936,7	44 395,4	42 971,2	38 807,9
26	Rheinprovinz rechts des Rheins ohne Kreis Wetzlar	3 873	469 407	22	9 859,7	9 937,0	9 030,1	8 074,1
27	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstenthum Birkenfeld	18 386	2 621 752	18	5 319,9	5 205,3	5 222,2	4 780,4
28	Saarrevier	2 719	400 630	24	38 825,0	38 073,2	38 301,0	35 511,5
29	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)	73 361			(zu No. 23 gerechnet)		
30	Lothringen	6 221	510 601	21	9 243,5	8 248,1	7 743,1	7 289,3
31	Elsaß	8 287	1 093 184	7	3 105,8	2 916,2	2 886,1	2 742,7
32	Pfalz ohne Ludwigshafen	5 937	699 706	13	4 193,3	4 000,5	3 692,4	3 226,6
33	Großh. Hessen ohne Oberhessen	4 393	728 468	10	3 693,4	3 320,5	3 067,5	2 726,4
34	Großh. Baden (ohne Mannheim)		1 577 773					
35	Mannheim und Ludwigshafen	15 061	107 700	15	4 770,7	4 518,9	4 098,4	3 632,0
36	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 101 591	6	2 446,4	2 289,6	2 140,0	1 958,1
	Königr. Bayern rechts d. Rheins	69 926	4 860 960	5	2 007,6	1 964,6	1 813,5	1 601,5
	Uebershaupt	540 521	49 420 842		5 449,1	5 339,1	5 085,9	4 690,2
					3 595,4	3 522,5	3 323,7	3 091,0

Güterverkehr berechnet sich

für das Quadratkilometer Flächeninhalt auf					für jeden Einwohner auf				
Ord- nungs- Zahl	1890	1889	1888	1887	Ord- nungs- Zahl	1890	1889	1888	1887
T o n n e n					T o n n e n				
	45	46	47	48		49	50	51	52
1	79,51	81,70	81,706	68,915	1	1,0186	1,0093	0,9310	0,7880
2	94,00	89,50	75,434	67,679	2	5,0774	6,1656	6,8861	4,8565
5	148,42	136,38	115,443	102,371	3	1,0543	1,0100	0,8817	0,7732
7	229,42	218,98	188,073	168,600	4	7,0905	7,9772	6,4812	5,0643
8	260,18	254,42	228,643	209,433	23	1,7756	1,5277	1,2121	1,1414
13	402,60	376,80	348,636	320,15	24	5,3044	6,3109	5,5675	4,7490
10	302,17	294,57	257,89	237,92	3	1,4513	1,3994	1,3272	1,0778
19	643,29	601,56	543,99	524,18	17	3,7797	4,4607	3,7792	3,2843
12	379,29	371,43	331,16	313,20	28	9,6341	10,5015	9,7496	8,9929
21	924,64	959,35	842,37	779,43	24	6,3618	7,4328	7,7047	6,3143
11	338,34	326,11	299,68	274,37	16	3,5496	3,6361	3,2349	2,9710
26	1 601,00	15 236,76	15 020,6	13 826,8	6	1,9493	1,9709	1,7909	1,5676
14	429,05	429,70	368,95	351,15	30	10,1292	9,9468	8,8340	7,9766
25	13 404,68	12 975,15	12 144,63	10 800,00	27	7,7248	7,7244	6,0063	6,2990
23	1 506,80	1 460,37	1 327,09	1 186,45	13	3,4326	3,4062	3,1389	2,9501
18	560,48	538,28	500,27	458,73	14	3,4670	4,1396	3,6537	3,4146
24	2 681,34	2 629,43	2 648,14	2 452,52	10	2,5493	2,6912	2,3491	2,1343
20	819,12	730,90	645,30	645,94	25	6,6364	6,7329	6,0954	5,8668
9	290,32	272,44	267,55	250,89	15	3,5467	3,6451	3,2182	3,0719
16	454,53	434,36	389,42	349,03	20	3,9603	4,5003	3,9691	3,6735
17	543,86	483,95	453,52	397,52	12	3,4065	3,3346	3,0691	2,8109
15	443,38	419,97	380,90	337,59	35	32,1643	35,9190	35,4097	32,5950
6	186,58	173,70	159,76	146,18	21	5,0328	5,3636	4,5549	4,3831
4	136,81	132,08	119,64	103,68	32	14,9923	17,0405	16,1240	14,4905
	419,64	406,20	372,41	338,17	31	12,4324	12,5809	11,4327	10,2229
					19	3,9303	4,0447	3,7391	3,4095
					33	18,1990	19,4084	19,3225	18,1010
					36	120,0655	138,9021	127,7252	112,3177
					29	6,9758	9,2884	8,7041	8,1939
					8	2,3095	2,1010	2,0632	1,9347
					18	3,4567	4,0006	3,6797	3,2155
					11	3,2797	3,0970	2,8726	2,5197
					9	2,4783	2,4436	2,2437	1,9467
					34	25,7649	22,7914	20,2220	18,4921
					5	1,8233	1,7393	1,5997	1,4630
					7	1,9641	1,8552	1,7711	1,6346
						4,5588	4,6752	4,3007	3,9011
	276,79	267,33	246,06	222,84		3,9218	3,0845	2,8355	2,5706

(zu No. 23 gerechnet)

Soweit es ausführbar war, sind S. 608 bis 615 nach den Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes Flächeninhalt, Bevölkerung und Länge der Eisenbahnstrecken der einzelnen Verkehrsbezirke ermittelt worden.

Die Längenangaben für das Jahr 1890 sind der vom Reichs-Eisenbahn-Amt für 1889/90 aufgestellten Eisenbahnstatistik entnommen, unter Hinzurechnung des Zugangs gegen das Vorjahr für Preußen nach dem Betriebs-
etat, für die übrigen Staaten nach den vorläufigen Ermittlungen des Reichs-Eisenbahnamts über die Betriebsergebnisse im Monat Dezember 1890.

Das Verhältniß der Eisenbahnlängen zu dem Flächeninhalt und der Bevölkerung der Verkehrsbezirke oder Provinzen und ganz Deutschlands ist für die einzelnen Jahre berechnet.

Weiter ist hinter der Angabe des Güterverkehrs (ohne den Viehverkehr und den Durchgangsverkehr) das Verhältniß der Güterbeförderung zur Eisenbahnlänge, zum Flächeninhalt und zur Bevölkerung für die Jahre 1887, 1888, 1889 und 1890 ermittelt worden.

Bei der Ermittlung des Gesamtverkehrs ist davon ausgegangen, daß dazu für jeden Bezirk, 1. der Verkehr innerhalb des Bezirks, 2. der Versand über seine Grenzen hinaus und 3. die Einfuhr (Empfang) in den Bezirk zu rechnen ist. Bei den einzelnen Verkehrsbezirken ist daher der Versand und der Empfang im Verkehr mit den übrigen deutschen Verkehrsbezirken zum Gesamtverkehr gerechnet, während für ganz Deutschland diese Mengen sich als Verkehr im Bezirk darstellen und daher nur der Versand oder der Empfang eingerechnet worden ist. Um jedoch den für die einzelnen Verkehrsbezirke berechneten Verhältnißzahlen solche für ganz Deutschland gegenüberzustellen, welche auf gleicher Grundlage berechnet und deshalb als Durchschnittszahlen zu betrachten sind, ist in der vorstehenden Nachweisung für Deutschland überhaupt in den oberen Zahlen der Versand und Empfang mitberücksichtigt. Die obere Reihe der Verhältnißzahlen für Deutschland stellt den Verhältnißzahlen der Verkehrsbezirke gegenüber den Durchschnitt dar.

Den Verhältnißzahlen in Spalte 9, 13, 41, 45, 49 für 1890 ist in der Spalte „Ordnungszahl“ die Ziffer beigesetzt, welche die einzelnen Provinzen und Verkehrsbezirke bei Ordnung von der kleinsten zur größten Zahl erhalten. Die Ziffern über dem Durchschnitt sind schräg gedruckt.

Versand des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks		Beförderte Mengen in			
		1890	1889	1888	1887
No.	Bezeichnung	Tonnen			
54	Böhmen	5 084 637	4 831 195	4 129 548	3 402 070
59	Luxemburg	952 463	913 882	907 575	779 346
61	Holland	802 974	751 123	762 818	645 769
60	Belgien	786 440	845 852	666 504	583 320
55	Oesterreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	626 660	597 207	503 753	450 627
50	Rußland (ohne Polen)	473 496	638 714	734 712	421 852
52	Galizien	403 961	391 861	310 329	246 595
51	Polen	375 863	398 298	445 581	340 956
58	Ungarn	339 975	288 769	302 733	262 159
58	Frankreich	200 016	220 439	153 309	143 906
56	Schweiz	110 809	106 242	101 085	86 274
57	Italien	70 441	67 588	60 731	45 040
64	Dänemark	10 160	11 902	14 056	15 936
62	England	973	1 370	1 907	2 142
63	Schweden	242	239	453	609

Empfang des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks		Beförderte Mengen in			
		1890	1889	1888	1887
No.	Bezeichnung	Tonnen			
61	Holland	2 257 676	2 290 457	2 428 945	2 189 790
55	Oesterreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	2 130 702	1 913 918	1 855 616	1 667 834
54	Böhmen	1 401 233	1 329 239	1 222 845	1 220 044
56	Schweiz	1 208 459	1 147 945	1 074 060	1 054 973
60	Belgien	1 038 125	822 654	895 583	863 208
58	Frankreich	869 279	791 770	872 102	909 785
59	Luxemburg	801 882	668 634	742 785	660 799
51	Polen	395 198	398 020	351 489	397 747
53	Ungarn	360 029	267 117	235 106	177 870
52	Galizien	317 967	296 020	264 425	233 018
57	Italien	149 491	256 508	217 072	248 939
50	Rußland (ohne Polen)	65 204	62 958	51 277	56 652
64	Dänemark	34 950	34 280	35 908	32 005
62	England	805	1 003	1 355	1 423
63	Schweden	192	492	251	171

Die einzelnen Artikelgruppen des Waarenverzeichnisses (s. S. 343 ff. des Archivs von 1884) ordnen sich nach den beförderten Mengen des Gesamtverkehrs:

No. des Warenver- zeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1890	1889	1888	1887
		Tonnen			
60	Steinkohlen	58 510 281	56 833 646	54 103 918	49 270 760
59	Steine, gebrannte	12 335 578	12 514 207	11 067 146	9 596 224
6	Braunkohlen	11 853 837	10 453 006	9 373 951	8 682 144
20	Eisenerze	6 039 379	5 930 150	5 754 409	4 871 997
21	Erde	4 470 333	4 077 676	3 266 262	2 897 826
11	Eisen, roh	4 437 529	4 519 649	3 932 238	3 849 425
49	Rüben	4 264 772	3 782 451	2 844 071	2 562 458
70	Sonstige Güter	3 974 570	3 705 655	3 417 262	3 065 061
31b	Nutzholz	3 384 919	3 438 601	3 075 133	2 686 590
31c	Brennholz	3 358 763	3 171 538	2 890 552	2 640 261
10	Düngemittel	2 967 388	2 591 485	2 197 917	1 902 884
41	Mehl	2 430 639	2 417 099	2 250 670	1 971 323
31a	Rundholz	2 306 350	2 112 204	1 889 277	1 631 754
12	Eisen und Stahl	2 083 300	2 213 700	1 825 814	1 689 511
28a	Weizen	2 075 106	2 119 221	2 165 431	1 975 688
36	Kalk	1 705 838	1 738 659	1 512 067	1 353 227
28b	Roggen	1 366 443	1 384 894	1 500 781	1 269 078
28d	Gerste	1 333 276	1 425 720	1 314 527	1 149 649
37	Kartoffeln	1 330 682	1 315 961	1 341 881	990 480
68a	Zucker, roh	1 207 737	1 028 149	905 903	995 676
7	Cement	1 170 352	1 104 604	912 781	821 685
28e	Hülsenfrüchte	1 122 224	916 842	756 978	733 526
3	Bier	1 104 602	1 028 682	911 153	821 164
52	Salz	901 916	1 025 349	993 712	1 027 403
69	Sammelladungen	881 986	888 428	890 024	850 530
13	Eisenbahnschienen	809 833	717 963	695 565	687 797
28c	Hafer	804 332	805 936	912 385	707 762
16	Eiserne Dampfkessel	625 332	570 398	484 313	436 613
19	Eisen- und Stahlwaaren	611 596	620 420	526 473	474 240
22	Erze	607 405	551 369	473 760	474 560
46	Petroleum und Mineralöle	594 798	586 747	537 973	500 466
58	Steine, bearbeitet	520 993	518 305	470 844	403 248
45	Papier	502 462	469 657	424 032	380 670
68a	Zucker, raffinirt	489 022	432 194	414 369	417 017
42	Obst	435 765	423 147	426 339	399 697
2	Baumwolle	433 899	391 460	317 763	365 907
56	Spiritus	430 431	415 015	431 160	537 390
32	Holzzengmasse	421 507	392 702	361 610	308 542
29	Glas	413 507	395 350	354 154	328 664
62	Theer	408 895	376 818	339 801	286 620

Nr. des Waggon- verkehrs	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1890	1889	1888	1887
		Tonnen			
44	Oelkuchen	404 461	383 331	346 608	302 768
43	Oele, Fette	337 507	349 727	304 786	274 185
17	Eiserne Röhren	303 698	288 639	235 673	210 641
18	Eisen- und Stahldraht	302 323	344 414	348 599	376 968
28f	Leinsaat	291 267	238 506	242 023	236 187
27	Garn	284 492	300 177	273 709	263 043
65	Wein	274 636	258 419	236 515	221 833
64	Torf	271 182	282 302	248 960	217 214
66	Wolle	271 129	320 579	291 851	249 261
40	Lumpen	264 636	278 978	259 458	247 051
50	Rübensyrup	251 048	232 302	207 447	212 600
48	Thonröhren	250 625	235 679	182 869	166 755
54	Schwefelsäure	232 914	205 663	183 220	166 268
25	Flachs	230 015	248 177	239 499	214 243
8	Chemikalien	227 564	219 319	190 745	174 152
55a	Soda, rohe	227 146	202 723	192 287	173 310
30	Häute	226 660	220 240	210 452	182 521
63	Thonwaren	224 999	206 763	196 144	184 899
24	Fische	218 063	199 488	165 596	173 835
57	Stärke	200 247	198 511	178 396	178 495
67	Zink	196 668	207 670	181 482	186 866
47	Reis	178 766	162 775	174 166	183 238
5	Borke	171 747	166 481	165 756	149 919
4	Blei	170 963	159 605	141 278	141 980
53	Schiefer	169 427	161 714	153 868	153 557
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	157 895	123 282	130 666	119 168
28g	Sämereien	138 374	120 205	123 657	106 634
15	Eiserne Achsen	136 431	140 405	117 928	96 378
61	Tabak, roh	100 114	97 115	98 833	97 720
35	Kaffee	99 283	102 980	101 227	98 022
38	Knochen	99 154	101 863	99 275	90 352
51	Salpetersäure	98 731	87 374	82 388	80 571
9	Dachpappe	72 265	68 715	60 511	51 678
23	Farbhölzer	62 018	63 798	70 831	66 307
34	Jute	50 709	43 284	36 971	38 782
26	Fleisch	47 393	35 516	24 635	26 986
1	Abfälle	38 650	36 891	32 723	30 191
33	Hopfen	34 026	43 606	34 152	40 208
55b	Soda, kanstliche	25 358	24 840	22 102	25 763
9	Knochenkohle	17 068	16 219	13 829	16 642

2. Erzeugnisse und Hilfsstoffe der Landwirthschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Ueber- haupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokal- verkehr der einzelnen Verkehrs- bezirke	Im Wechsel- verkehr der deutschen Ver- kehrsbezirke mit Ausschluß der Reichssta- tionen
			im Inlande	mit dem Auslande		
			Tonnen			
Weizen	1890	2 075 106	1 763 924	311 182	908 219	735 130
	1889	2 119 221	1 680 330	438 891	877 822	682 828
	1888	2 165 481	1 658 517	506 964	831 288	666 114
	1887	1 975 688	1 594 408	381 285	780 222	646 937
Roggen	1890	1 366 443	1 260 238	106 205	603 368	502 632
	1889	1 384 894	1 235 357	149 537	589 225	498 100
	1888	1 500 781	1 326 471	174 309	573 292	546 268
	1887	1 269 078	1 142 541	126 537	475 005	506 637
Hafer	1890	804 332	733 769	70 562	337 849	297 583
	1889	805 936	734 303	71 633	331 820	294 542
	1888	912 385	816 371	96 014	319 292	366 791
	1887	707 762	639 865	67 897	272 866	278 457
Gerste	1890	1 333 276	1 034 182	299 094	507 034	414 064
	1889	1 425 720	1 111 337	314 382	567 334	438 326
	1888	1 314 527	980 061	334 466	438 307	444 820
	1887	1 149 649	856 398	293 251	408 491	367 948
Mais u. Hülsenfrüchte	1890	1 122 224	885 828	236 396	313 681	385 042
	1889	916 842	659 146	257 696	247 460	298 266
	1888	756 978	532 530	224 448	196 219	263 067
	1887	733 526	525 000	208 526	195 738	248 336
Leinsaat	1890	291 267	202 848	88 419	90 440	77 362
	1889	238 506	179 882	58 623	83 581	62 293
	1888	242 023	181 305	60 717	83 669	65 533
	1887	236 187	187 849	48 337	81 773	67 736
Sämereien	1890	138 374	103 475	34 899	34 245	44 392
	1889	120 205	92 810	27 395	29 410	42 079
	1888	123 657	93 808	29 849	29 204	40 580
	1887	108 634	82 011	26 623	27 849	36 019
Mühlenfabrikate . .	1890	2 430 639	2 174 032	256 607	1 028 255	941 667
	1889	2 417 099	2 132 504	284 595	1 021 548	906 182
	1888	2 290 670	2 030 570	260 100	931 717	931 664
	1887	1 971 328	1 809 038	162 290	853 860	824 769
Kartoffeln	1890	1 330 682	1 200 595	121 087	405 435	701 477
	1889	1 315 961	1 198 497	117 464	417 497	674 784
	1888	1 341 381	1 186 738	154 642	394 636	672 919
	1887	990 480	941 102	49 378	302 268	559 253
Spiritus	1890	439 431	409 367	21 064	131 496	187 825
	1889	415 015	394 120	20 895	134 561	167 864
	1888	431 160	404 661	26 498	126 362	163 641
	1887	537 390	490 993	37 397	144 232	214 619

Es wurden befördert	Jahr	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke mit Anschluß der Seehafenstationen
			im Inlande	mit dem Auslande		
Tonnen						
Rüben	1890	4 264 772	4 233 153	31 619	3 635 607	541 917
	1889	3 782 451	3 749 219	33 232	3 251 491	455 755
	1888	2 844 071	2 821 292	22 779	2 392 062	407 436
	1887	2 562 458	2 528 318	34 139	2 177 403	332 517
Rübensyrup	1890	251 048	246 505	4 543	122 240	112 966
	1889	232 302	226 593	5 709	109 118	107 493
	1888	207 447	202 690	4 757	93 046	97 511
	1887	212 600	206 986	5 614	108 665	91 356
Rohzucker	1890	1 207 737	1 142 734	65 003	588 861	367 851
	1889	1 028 149	939 731	88 418	454 868	310 908
	1888	905 909	778 490	127 419	356 428	268 877
	1887	995 676	923 864	71 811	418 295	342 067
Raffinirter Zucker .	1890	489 622	449 966	39 656	139 499	235 852
	1889	432 194	396 481	35 713	106 644	216 233
	1888	414 369	379 258	35 111	110 815	209 007
	1887	417 017	385 323	31 694	117 616	217 708
Düngemittel . . .	1890	2 967 388	2 690 346	277 042	1 271 764	1 002 442
	1889	2 591 485	2 369 960	221 524	1 068 852	913 506
	1888	2 197 917	2 017 400	180 517	937 176	741 322
	1887	1 902 884	1 751 668	151 216	813 633	648 763
Stück						
Pferde	1890	405 909	350 697	55 212	119 206	161 591
	1889	405 736	352 790	52 946	126 540	160 167
	1888	377 901	325 511	52 480	119 853	146 410
	1887	367 096	317 833	49 263	114 569	150 023
Rindvieh	1890	3 439 815	3 406 975	92 840	1 713 636	1 419 101
	1889	3 645 240	3 550 238	95 002	1 842 661	1 448 938
	1888	3 429 290	3 354 120	75 170	1 752 361	1 363 963
	1887	3 164 209	3 079 676	84 533	1 555 902	1 291 357
Schafe	1890	2 937 613	2 661 912	275 701	581 150	1 707 807
	1889	2 856 042	2 573 488	282 554	522 519	1 588 087
	1888	3 381 511	2 713 781	667 730	573 612	1 752 604
	1887	3 274 619	2 573 493	701 126	521 557	1 648 364
Schweine	1890	6 763 585	6 254 448	509 137	2 279 468	3 446 538
	1889	6 868 839	6 595 115	273 724	2 351 260	3 757 500
	1888	6 885 375	6 582 495	302 880	2 343 746	3 657 510
	1887	6 733 447	6 264 807	468 580	2 221 092	3 363 702
Geflügel	1890	9 249 145	6 455 053	2 794 092	1 718 650	4 484 516
	1889	7 641 187	5 334 999	2 306 188	1 376 508	3 832 938
	1888	5 780 542	3 977 601	1 802 941	1 096 025	2 764 487
	1887	5 867 628	4 511 963	1 355 660	1 317 281	3 107 984

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (aussch. der Seehäfen) mit dem Auslande (einschl. der deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Aus- lande	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Aus- lande	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Weizen	1890	79 242	90 524	169 766	96 302	30 050	126 352
	1889	90 853	87 399	178 253	105 114	32 280	137 394
	1888	66 098	130 997	197 095	118 118	30 117	149 035
	1887	93 967	126 604	220 631	107 791	40 579	148 371
Roggen	1890	1 403	73 103	74 506	76 041	81 134	157 175
	1889	2 498	42 921	45 419	86 407	105 111	191 518
	1888	3 130	116 373	119 503	66 741	90 538	157 279
	1887	7 139	110 916	118 056	72 647	49 982	122 629
Hafer	1890	23 432	57 731	81 163	15 875	40 606	56 481
	1889	19 477	49 888	69 366	26 262	58 052	84 314
	1888	13 664	75 619	89 283	26 489	54 668	81 157
	1887	4 088	47 477	51 566	24 328	41 061	65 394
Gerste	1890	4 200	27 435	31 635	264 494	85 648	350 142
	1889	7 804	28 171	35 476	234 255	77 506	312 062
	1888	6 128	43 864	49 993	225 187	53 069	278 256
	1887	5 708	40 646	46 354	254 463	39 312	293 775
Mais u. Hülsenfrüchte	1890	11 213	35 745	46 958	156 301	151 358	307 659
	1889	15 637	29 984	45 621	167 078	88 436	255 514
	1888	8 389	31 570	39 959	126 488	41 673	168 161
	1887	15 712	39 412	55 124	181 585	41 513	173 098
Leinsaat	1890	2 295	19 551	21 846	37 029	15 494	52 523
	1889	2 144	16 777	18 921	24 823	17 231	42 054
	1888	1 400	20 287	21 687	24 580	11 815	36 395
	1887	1 819	22 871	24 690	20 377	15 469	35 846
Sämereien	1890	13 786	10 878	24 664	12 303	13 960	26 263
	1889	10 223	8 398	18 622	9 909	12 922	22 831
	1888	9 933	13 017	22 950	12 303	11 006	23 309
	1887	7 887	10 349	18 236	11 546	7 793	19 339
Mühlenfabrikate . .	1890	26 911	79 950	106 861	158 624	121 159	279 783
	1889	20 609	84 417	105 026	176 818	120 056	296 874
	1888	19 152	84 710	103 863	149 930	82 478	232 408
	1887	18 606	73 603	92 210	86 311	56 804	143 116
Kartoffeln	1890	58 744	99 232	157 976	59 216	3 450	62 666
	1889	90 570	102 124	192 694	21 767	4 092	25 859
	1888	123 330	114 053	237 383	25 132	5 071	30 203
	1887	29 174	77 340	106 514	16 289	2 240	18 529
Spiritus	1890	4 871	65 280	70 151	2 718	24 765	27 483
	1889	5 471	60 816	66 287	2 544	30 878	33 422
	1888	7 951	76 047	83 998	2 940	38 611	41 551
	1887	11 222	96 421	107 644	3 741	44 720	48 461

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Aus- lande	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Aus- lande	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Rüben	1890	13 033	38 189	51 222	11 971	17 440	29 411
	1889	15 620	27 078	42 698	11 140	14 893	26 033
	1888	10 479	16 256	26 736	7 537	5 537	13 074
	1887	15 525	12 948	28 473	8 146	5 449	13 595
Rübensyrup	1890	3 759	9 406	13 165	237	2 592	2 829
	1889	3 172	8 877	12 049	875	1 104	1 979
	1888	2 658	11 171	13 830	193	961	1 154
	1887	3 636	6 088	9 725	123	876	1 000
Rohrzucker	1890	6 319	182 998	189 317	44 679	3 023	47 702
	1889	3 620	171 450	175 070	65 084	2 505	67 589
	1888	4 349	129 221	133 570	97 056	3 964	101 020
	1887	5 462	160 224	165 686	43 283	3 258	46 541
Raffinirter Zucker	1890	20 632	70 065	90 697	3 735	4 549	8 284
	1889	21 323	68 437	89 760	3 781	3 166	6 948
	1888	20 199	56 002	76 791	563	2 834	3 398
	1887	20 234	47 057	67 291	618	2 882	3 500
Düngemittel	1890	128 483	48 640	177 123	122 063	367 499	489 562
	1889	99 619	52 924	152 544	101 249	344 678	445 927
	1888	74 879	51 741	126 620	88 813	287 161	375 974
	1887	58 142	35 446	93 589	79 046	263 825	332 872
Stück							
Pferde	1890	9 395	32 679	42 074	29 567	37 221	66 788
	1889	9 343	32 669	42 012	28 063	33 414	61 477
	1888	9 849	27 566	37 415	23 759	31 682	55 441
	1887	6 633	24 259	30 892	23 378	28 982	52 360
Rindvieh	1890	6 339	165 762	172 101	59 516	108 476	167 992
	1889	7 431	171 479	178 910	70 974	87 160	158 134
	1888	9 118	152 583	161 701	51 458	85 193	136 651
	1887	8 785	137 673	146 458	46 919	94 744	141 663
Schafe	1890	264 597	295 915	560 512	2 681	77 040	79 721
	1889	275 501	398 856	674 357	675	69 076	69 751
	1888	658 640	312 192	970 832	406	75 283	75 689
	1887	688 882	335 999	1 024 881	871	67 573	68 444
Schweine	1890	2 919	289 692	292 611	411 064	238 750	649 814
	1889	3 563	344 804	348 367	244 898	141 551	386 449
	1888	20 894	445 125	466 019	251 197	136 114	387 311
	1887	15 633	402 442	418 075	190 811	277 631	468 442
Geflügel	1890	115 425	198 404	313 829	2 657 015	53 483	2 710 498
	1889	70 892	110 880	181 772	2 200 175	14 673	2 214 848
	1888	51 476	96 843	148 319	1 725 956	20 246	1 746 202
	1887	43 441	71 453	75 894	1 304 656	15 245	1 319 901

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von	der deutschen Seehäfen		
		Ausland zu Ausland	nach	von	
dem Auslande					
T o n n e n					
Weizen	1890	27 805	48	107 785	135 638
	1889	27 800	32	215 091	242 923
	1888	41 650	30	280 267	321 948
	1887	25 123	52	154 351	179 526
Roggen	1890	2 861	17	25 882	28 760
	1889	3 815	39	56 777	60 631
	1888	4 632	20	99 785	104 438
	1887	7 875	2	38 872	46 750
Hafer	1890	8 789	100	22 366	31 255
	1889	13 221	35	12 637	25 893
	1888	10 915	366	44 579	55 861
	1887	10 190	41	29 248	39 480
Gerste	1890	6 225	44	24 130	30 399
	1889	8 215	65	64 241	72 522
	1888	8 068	59	95 023	103 150
	1887	7 527	142	25 410	33 080
Mais und Hülsenfrüchte	1890	20 040	1 146	47 695	68 881
	1889	18 287	1 049	55 643	74 980
	1888	15 685	594	73 292	94 571
	1887	14 990	657	45 581	61 228
Leinsaat	1890	1 027	1 553	46 515	49 095
	1889	482	1 413	29 761	31 656
	1888	421	1 018	33 298	34 737
	1887	576	1 281	24 284	26 141
Sämereien	1890	2 532	1 802	4 475	8 809
	1889	1 502	1 217	4 543	7 262
	1888	1 156	1 179	5 278	7 613
	1887	1 638	894	4 656	7 189
Mühlenfabrikate . . .	1890	13 943	1 431	55 696	71 070
	1889	13 960	1 278	71 929	87 168
	1888	16 739	2 564	71 714	91 018
	1887	12 252	1 610	43 509	57 372
Kartoffeln	1890	2 631	303	191	3 125
	1889	4 318	638	170	5 126
	1888	3 494	2 254	432	6 180
	1887	3 794	47	78	3 915
Spiritus	1890	5 939	521	7 014	13 474
	1889	5 086	469	7 325	12 880
	1888	4 352	846	10 408	15 607
	1887	7 008	517	14 906	22 433

	Jahr	Durchfuhr	Versand		Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen Seehäfen nach | von dem Auslande			
Tonnen						
Rüben	1890	6 554	9	50	6 613	
	1889	6 401	.	71	6 472	
	1888	4 762	.	.	4 762	
	1887	10 193	254	20	10 468	
Rübensyrup	1890	440	11	95	546	
	1889	321	31	1 311	1 663	
	1888	198	62	1 650	1 905	
	1887	247	35	1 571	1 854	
Rohrzucker	1890	6 120	5	7 879	14 004	
	1889	8 221	.	11 498	19 714	
	1888	4 945	199	20 869	26 014	
	1887	12 788	120	10 058	22 966	
Raffinirter Zucker . . .	1890	14 980	37	271	15 288	
	1889	9 337	5	1 265	10 608	
	1888	8 960	16	5 382	14 358	
	1887	8 917	27	1 897	10 842	
Düngemittel	1890	14 810	10 649	1 086	26 495	
	1889	9 327	10 263	1 060	20 655	
	1888	8 606	7 168	1 049	16 824	
	1887	6 301	6 403	1 322	14 027	
Stück						
Pferde	1890	4 168	1 017	11 065	16 250	
	1889	4 881	472	10 187	15 540	
	1888	5 018	649	13 206	18 872	
	1887	5 252	1 314	12 686	19 252	
Rindvieh	1890	9 077	8	17 900	26 985	
	1889	7 383	44	9 170	16 597	
	1888	4 348	223	10 023	14 594	
	1887	5 818	226	22 785	28 829	
Schafe	1890	8 190	.	233	8 423	
	1889	6 237	.	141	6 378	
	1888	7 759	24	901	8 684	
	1887	9 092	79	2 202	11 873	
Schweine	1890	28 521	.	66 633	95 154	
	1889	21 652	29	3 382	25 263	
	1888	14 960	8 348	7 481	30 789	
	1887	23 506	34 973	208 657	262 136	
Geflügel	1890	20 364	1 285	3	21 652	
	1889	31 202	3 911	8	35 121	
	1888	25 440	4	65	25 509	
	1887	7 541	17	5	7 563	

3. Erzeugnisse der Forstwirtschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke mit Ausschluss der Beckenstationen
			im Inlande	mit dem Auslande		
			Tonnen			
Rundholz.	1890	2 306 350	1 970 085	336 315	1 168 879	711 288
	1889	2 112 204	1 838 793	273 410	1 066 824	672 684
	1888	1 889 277	1 667 948	221 329	958 377	636 643
	1887	1 631 754	1 434 478	197 276	854 832	526 263
Nutzholz.	1890	3 384 919	3 069 533	295 386	1 131 401	1 524 111
	1889	3 438 601	3 105 480	333 121	1 108 880	1 516 179
	1888	3 075 133	2 783 112	292 015	1 003 022	1 357 693
	1887	2 686 580	2 415 784	270 796	861 937	1 223 919
Brennholz, Grubenholz, Schwellen .	1890	3 358 763	3 069 800	288 963	1 474 162	1 469 515
	1889	3 171 538	2 876 846	294 692	1 442 573	1 299 066
	1888	2 890 552	2 653 450	237 101	1 357 421	1 174 981
	1887	2 640 261	2 418 968	221 293	1 188 795	1 118 663
Borke	1890	171 747	101 757	69 990	53 011	44 981
	1889	166 481	98 339	68 142	49 525	44 106
	1888	165 756	100 292	65 464	51 235	46 008
	1887	149 919	97 952	51 967	46 559	44 872

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ausschl. der Seehäfen) mit dem Auslande (einschl. der deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Rundholz	1890	34 868	62 468	97 336	295 942	27 399	323 341
	1889	35 590	73 178	108 768	290 933	26 607	257 540
	1888	33 850	53 093	86 933	179 716	19 845	199 561
	1887	48 982	33 333	82 316	143 819	20 049	163 868
Nutzholz	1890	61 044	151 652	212 696	184 253	282 369	466 622
	1889	69 834	177 577	247 411	200 638	302 844	503 482
	1888	64 065	139 665	203 730	168 948	282 738	451 686
	1887	63 333	105 323	168 656	132 415	224 604	357 020
Brennholz, Grubenholz und Schwellen	1890	115 613	87 975	203 588	142 688	38 147	180 835
	1889	115 840	96 932	212 773	154 339	38 274	192 613
	1888	114 750	77 910	192 660	98 429	43 138	141 567
	1887	101 079	66 492	167 571	98 351	50 017	148 368
Borke	1890	933	2 609	3 542	66 638	1 155	77 793
	1889	1 403	2 708	4 111	63 316	1 939	65 256
	1888	1 048	1 949	2 997	61 676	1 105	62 781
	1887	1 536	2 199	3 735	47 575	1 321	48 897

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluß

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Auslande	Empfang von dem Auslande	Zusammen
Tonnen					
Rundholz	1890	4 056	163	1 285	5 504
	1889	5 822	58	1 006	6 886
	1888	4 517	147	3 098	7 763
	1887	2 353	54	2 067	4 475
Nutzholz	1890	20 959	578	28 551	50 088
	1889	22 341	595	39 712	62 648
	1888	20 862	619	37 520	59 001
	1887	20 946	563	33 538	55 047
Brennholz, Grubenholz und Schwellen . . .	1890	18 846	14	11 801	30 661
	1889	17 614	.	6 898	24 512
	1888	17 187	49	6 685	23 922
	1887	15 833	1	6 528	21 962
Borke	1890	1 569	109	739	2 417
	1889	2 129	64	1 228	3 522
	1888	1 691	293	756	2 740
	1887	1 097	639	1 119	2 855

4. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Ueber- haupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokal- verkehr der einzelnen Verkehrs- bezirke	Im Wechsel- verkehr der deutschen Ver- kehrsbezirke mit Ausschluß der Seehäfen- stationen
			im Inlande	mit dem Auslande		
			Tonnen			
Steinkohlen	1890	58 510 281	49 485 416	9 024 865	14 227 848	33 271 794
	1889	56 833 646	48 394 834	8 438 812	14 525 132	32 112 714
	1888	54 108 918	45 757 890	8 351 028	13 888 537	30 276 182
	1887	49 270 760	41 784 460	7 486 300	12 804 882	27 592 968
Brannkohlen	1890	11 383 887	7 079 217	4 304 670	4 822 953	2 231 704
	1889	10 453 006	6 506 714	3 946 292	4 347 351	2 141 955
	1888	9 373 951	6 035 060	3 338 890	4 026 875	1 954 925
	1887	8 682 144	5 872 908	2 809 236	3 966 195	1 888 293
Eisenerz	1890	6 039 379	3 885 139	2 154 240	1 244 834	2 528 444
	1889	5 930 150	3 909 318	2 020 832	1 247 744	2 563 466
	1888	5 764 409	3 703 555	2 060 854	1 141 653	2 497 933
	1887	4 871 997	3 156 161	1 715 836	944 974	2 169 586
Roheisen	1890	4 437 529	3 695 884	741 645	1 298 524	2 277 380
	1889	4 519 649	3 730 659	788 989	1 402 975	2 209 980
	1888	3 932 238	3 257 157	675 081	1 249 658	1 939 723
	1887	3 849 425	3 154 203	695 222	1 187 521	1 895 454

Es wurden befördert	Jahr	Ueber- haupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokal- verkehr der einzelnen Verkehrs- bezirke	Im Wechsel- verkehr der deutschen Ver- kehrsbezirke mit Anschluß der Seehafen- stationen
			im Inlande	mit dem Anlande		
			Tonnen			
Eisen und Stahl . .	1890	2 068 800	1 790 412	292 888	396 928	1 200 480
	1889	2 213 709	1 915 928	297 786	420 401	1 284 738
	1888	1 825 814	1 568 210	257 604	351 746	1 029 842
	1887	1 689 611	1 436 909	252 602	326 596	969 506
Eisenbahnschienen .	1890	809 833	713 663	96 170	226 842	444 458
	1889	717 963	628 055	89 908	190 782	390 157
	1888	695 565	609 324	86 241	170 320	387 497
	1887	687 797	570 571	117 226	167 968	369 523
Eiserne Eisenbahn- schweller	1890	157 595	130 276	27 619	43 388	85 452
	1889	123 282	104 810	18 472	32 445	70 138
	1888	130 666	108 263	22 403	28 009	70 822
	1887	119 168	108 885	10 312	32 798	75 342
Eiserne Achsen . .	1890	136 431	108 433	27 998	28 353	70 762
	1889	140 405	112 914	27 690	24 080	79 445
	1888	117 928	94 491	23 437	21 189	68 352
	1887	96 378	69 420	26 957	17 051	45 119
Eiserne Dampfkessel	1890	625 332	507 517	117 815	153 454	280 154
	1889	570 398	455 915	114 483	133 740	256 441
	1888	484 313	389 320	94 993	124 021	211 578
	1887	436 613	344 663	91 949	111 729	189 653
Eiserne Röhren . .	1890	303 898	265 461	38 437	57 952	183 959
	1889	288 839	257 275	31 564	52 283	184 692
	1888	286 673	208 539	27 134	44 124	145 547
	1887	210 641	182 800	27 841	37 539	131 533
Eisen- u. Stahldraht	1890	302 323	218 117	84 206	42 962	136 702
	1889	344 414	243 993	100 421	57 241	145 530
	1888	348 599	225 119	123 480	45 249	133 126
	1887	376 968	220 316	156 651	39 279	143 841
Eisen- u. Stahlwaaren	1890	611 596	538 003	73 590	151 427	304 171
	1889	620 420	538 398	82 022	153 684	298 394
	1888	526 473	454 313	72 160	134 381	248 065
	1887	474 220	403 454	70 786	119 247	226 444
Rohe Erze	1890	607 405	493 446	113 959	141 663	305 208
	1889	551 369	482 820	68 548	145 855	289 725
	1888	473 760	408 721	70 039	109 624	257 036
	1887	474 560	368 896	105 664	84 936	250 367
Blei	1890	170 963	148 431	22 532	56 811	79 119
	1889	159 605	134 088	25 516	56 201	66 486
	1888	141 278	119 590	21 688	51 521	54 487
	1887	141 960	116 201	25 779	53 657	57 038
Zink	1890	196 668	160 783	35 885	45 227	86 845
	1889	207 670	171 503	36 167	50 073	83 201
	1888	181 482	154 712	26 770	41 989	82 696
	1887	186 806	158 363	28 503	49 024	92 339
Salz	1890	901 916	867 877	34 039	338 106	454 268
	1889	1 025 349	982 107	43 241	424 116	463 136
	1888	993 712	957 430	36 282	401 282	488 549
	1887	1 027 403	995 325	32 078	438 279	491 822

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ausschl. der Seehäfen) mit dem Auslande (einschl. der deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Aus- lande	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Aus- lande	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Steinkohlen . . .	1890	7 998 951	1 652 862	9 651 813	721 292	332 911	1 054 203
	1889	7 252 403	1 412 059	8 664 462	808 484	334 928	1 233 413
	1888	7 472 852	1 340 800	8 813 653	701 078	252 370	953 448
	1887	6 841 587	1 156 129	7 997 716	503 968	230 485	734 454
Braunkohlen . . .	1890	75 218	14 862	90 080	4 198 276	9 698	4 137 974
	1889	74 262	11 827	86 089	3 774 235	5 581	3 779 816
	1888	73 966	12 639	86 605	3 165 499	10 621	3 176 120
	1887	83 103	10 875	93 978	2 627 462	7 544	2 635 007
Eisenerz	1890	117 818	915	12 733	995 963	110 944	1 106 907
	1889	106 623	1 127	107 750	875 220	96 980	972 200
	1888	74 725	514	75 239	976 215	63 454	1 039 670
	1887	91 499	1 580	93 079	778 155	40 020	818 175
Roheisen	1890	154 339	23 335	177 674	554 379	96 645	651 024
	1889	158 431	23 258	181 739	570 562	94 446	664 998
	1888	129 432	19 502	148 935	494 354	48 293	542 627
	1887	179 011	26 427	205 438	448 358	44 801	493 159
Eisen und Stahl . .	1890	244 068	160 063	404 129	18 619	33 990	52 609
	1889	257 696	180 797	438 493	15 053	29 992	45 045
	1888	219 904	164 220	384 124	10 948	22 401	33 350
	1887	210 906	121 315	332 221	10 466	19 489	29 555
Eisenbahnschienen .	1890	92 006	33 786	125 792	2 264	9 077	11 341
	1889	87 343	39 035	126 378	412	8 080	8 492
	1888	82 193	34 207	116 400	1 960	17 300	19 260
	1887	111 021	27 412	138 434	870	5 673	6 543
Eiserne Eisenbahn- schweller	1890	27 519	964	28 483	22	470	492
	1889	18 422	1 740	20 162	32	486	519
	1888	22 029	2 916	24 945	20	6 515	6 535
	1887	10 193	684	10 878	20	31	51
Eiserne Achsen . .	1890	22 347	9 126	31 473	1 751	191	1 946
	1889	22 268	8 623	30 892	1 384	565	1 949
	1888	22 071	9 458	31 529	625	492	1 117
	1887	24 971	6 781	31 752	525	469	994

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Aus- lande	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Aus- lande	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Eiserne Dampfkessel	1890	59 299	43 393	102 692	27 101	30 516	57 617
	1889	61 255	39 520	100 775	23 247	26 213	49 460
	1888	55 190	31 599	86 790	18 975	22 120	41 096
	1887	55 920	25 275	81 195	14 956	17 805	32 862
Eiserne Röhren . .	1890	22 733	21 631	44 364	1 990	1 919	3 909
	1889	22 606	16 356	38 962	2 042	3 944	5 986
	1888	22 341	16 684	39 026	1 239	2 184	3 423
	1887	21 590	11 909	33 500	1 237	1 819	3 056
Eisen- u. Stahldraht	1890	82 824	36 626	119 450	781	1 837	2 568
	1889	98 848	39 496	138 339	1 060	1 726	2 776
	1888	122 119	45 550	167 670	948	1 193	2 141
	1887	155 916	35 971	191 887	398	1 224	1 622
Eisen-u. Stahlwaaren	1890	61 305	65 081	126 386	6 819	17 326	23 645
	1889	69 512	66 323	135 835	6 084	19 996	26 080
	1888	63 624	56 935	120 560	4 006	14 911	18 917
	1887	62 358	45 386	107 744	3 996	12 875	16 871
Rohe Erze	1890	16 099	1 314	17 413	96 119	45 260	141 379
	1889	16 351	2 798	19 149	49 853	44 442	94 296
	1888	13 545	2 110	15 655	47 671	34 951	82 622
	1887	15 966	1 991	17 957	50 106	31 601	81 707
Blei	1890	19 990	12 109	32 099	1 848	891	2 739
	1889	22 006	10 620	32 628	3 060	781	3 847
	1888	19 828	12 320	32 149	1 318	1 261	2 580
	1887	22 686	4 375	27 062	2 621	1 130	3 751
Zink	1890	27 896	27 959	55 855	5 198	752	5 950
	1889	28 502	37 074	65 576	5 435	1 154	6 589
	1888	22 042	29 514	51 556	3 290	512	3 803
	1887	24 624	16 461	41 086	2 308	538	2 846
Salz	1890	27 033	52 000	79 033	1 001	23 502	24 503
	1889	33 402	72 326	105 728	1 527	22 529	24 056
	1888	22 903	43 369	66 272	1 232	23 929	25 162
	1887	22 798	40 920	63 718	1 161	24 308	25 464

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt nachstehende Uebersicht Aufschluß:

	J a h r	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Auslande	Empfang von Seehäfen	Zusammen
		T o n n e n			
Steinkohlen	1890	301 212	3 410	—	304 622
	1889	284 565	3 304	55	287 924
	1888	174 599	2 470	98	177 097
	1887	138 437	2 206	99	140 745
Braunkohlen	1890	97 681	72	3 372	101 125
	1889	92 714	5	5 074	97 794
	1888	93 784	16	5 625	99 425
	1887	92 865	—	5 805	98 670
Eisenerz	1890	1 002 132	38 326	—	1 040 458
	1889	1 019 696	19 292	—	1 038 988
	1888	1 000 604	9 309	—	1 009 913
	1887	838 872	7 310	—	846 182
Roheisen	1890	21 624	8 791	2 510	32 925
	1889	41 952	8 736	9 267	59 956
	1888	34 933	10 067	6 294	51 295
	1887	49 074	16 315	2 464	67 853
Eisen und Stahl . . .	1890	26 730	3 238	234	30 202
	1889	21 880	3 073	83	25 037
	1888	24 505	2 231	15	26 751
	1887	29 051	1 855	324	31 230
Eisenbahnschienen . .	1890	1 739	91	70	1 900
	1889	2 126	5	20	2 152
	1888	1 956	131	—	2 087
	1887	5 276	58	—	5 334
Eis. Eisenbahnschwellen	1890	78	—	—	78
	1889	16	1	—	17
	1888	54	—	300	354
	1887	99	—	—	99
Eiserne Achsen . . .	1890	3 822	66	10	3 898
	1889	4 009	9	20	4 038
	1888	730	11	—	741
	1887	1 218	1	241	1 460

	Jahr	Durchfuhr von Anslaud zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Auslande	Empfang von	Zusammen
		Tonnen			
Eiserne Dampfkessel .	1890	14 503	15 412	1 499	31 414
	1889	14 441	14 887	652	29 980
	1888	9 361	10 552	913	20 827
	1887	11 905	8 220	988	21 073
Eiserne Röhren . . .	1890	12 162	160	1 390	13 712
	1889	6 329	272	313	6 915
	1888	3 439	60	54	3 553
	1887	4 912	97	4	5 013
Eisen- und Stahldraht .	1890	446	193	11	650
	1889	341	186	—	528
	1888	212	200	—	412
	1887	238	99	—	337
Eisen- und Stahlwaaren	1890	3 383	1 625	957	5 965
	1889	4 242	1 558	626	6 426
	1888	2 612	1 325	392	4 329
	1887	3 079	993	360	4 432
Rohe Erze	1890	1 116	296	328	1 740
	1889	1 577	477	289	2 344
	1888	8 174	381	267	8 823
	1887	38 727	661	203	39 592
Blei	1890	391	132	171	694
	1889	248	95	99	462
	1888	243	236	61	541
	1887	382	87	1	471
Zink	1890	1 845	328	616	2 789
	1889	1 643	152	434	2 230
	1888	1 106	24	306	1 437
	1887	1 105	23	442	1 570
Salz	1890	4 671	942	191	6 004
	1889	7 171	1 091	50	8 312
	1888	10 671	1 453	22	12 147
	1887	7 282	836	—	8 129

5. Bedürfnisse des Bauwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Ueber- haupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokal- verkehr der einzelnen Verkehrs- bezirke	Im Wechsel- verkehr der deutschen Ver- kehrsbezirke mit Anschluß der Seehafen- stationen
			im Inlande	mit dem Auslande		
			Tonnen			
Cement	1890	1 170 352	1 061 661	108 691	380 117	524 698
	1889	1 104 604	1 005 521	99 083	341 780	495 466
	1888	912 781	828 582	84 199	277 079	426 938
	1887	821 685	716 835	104 849	228 732	368 235
Dachpappe	1890	72 265	70 803	1 462	26 793	33 935
	1889	68 715	66 937	1 777	24 228	32 889
	1888	60 511	59 022	1 489	21 655	28 689
	1887	51 678	48 705	2 972	17 404	23 827
Erde	1890	4 470 333	4 186 006	284 327	2 073 318	1 942 009
	1889	4 077 676	3 810 734	266 942	1 828 958	1 802 409
	1888	3 266 262	3 024 688	241 574	1 506 200	1 427 306
	1887	2 897 826	2 677 946	219 880	1 324 489	1 282 107
Kalk	1890	1 705 838	1 553 950	151 888	557 826	931 056
	1889	1 738 659	1 587 087	151 572	562 452	952 506
	1888	1 512 067	1 366 771	145 295	510 082	798 227
	1887	1 353 227	1 222 956	130 270	456 940	723 014
Thonröhren	1890	250 825	245 192	5 632	112 569	116 804
	1889	235 879	230 026	5 853	102 256	113 540
	1888	182 869	178 201	4 667	82 932	84 874
	1887	166 755	162 598	4 157	73 669	78 738
Schiefer	1890	169 427	146 640	22 787	47 062	77 499
	1889	161 714	140 653	21 061	42 431	78 041
	1888	153 868	131 032	22 835	42 587	71 014
	1887	153 557	125 240	28 317	40 488	69 153
Steine, bearbeitete	1890	520 993	483 817	37 176	225 390	232 293
	1889	518 305	479 249	39 055	242 993	213 898
	1888	470 844	439 636	31 208	231 297	191 057
	1887	403 248	371 521	31 727	201 454	152 621
Steine, gebrannte	1890	12 335 578	11 997 136	338 442	6 637 703	5 015 709
	1889	12 514 207	12 187 482	326 725	6 594 239	5 132 969
	1888	11 067 146	10 763 319	303 827	6 041 353	4 396 394
	1887	9 598 224	9 342 635	255 589	5 047 673	4 022 313
Theer, Asphalt u.s.w.	1890	408 895	337 244	71 651	95 354	183 547
	1889	376 818	314 692	62 125	86 833	175 572
	1888	339 801	282 601	57 200	80 763	157 757
	1887	286 620	241 561	45 059	63 309	138 812

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ausschl. der Seehäfen) mit dem Auslande (einschl. der deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	A u s f u h r			E i n f u h r		
		Versand nach dem Aus- lande	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Aus- lande	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Cement	1890	63 931	105 946	169 877	14 115	50 900	65 015
	1889	55 827	109 356	165 183	13 597	58 919	72 516
	1888	37 352	78 957	116 339	12 536	45 583	58 119
	1887	57 516	69 136	126 653	11 674	50 731	62 405
Dachpappe	1890	827	3 136	3 963	349	6 939	7 288
	1889	891	3 043	3 935	514	6 776	7 290
	1888	1 036	2 983	4 019	298	5 694	5 992
	1887	2 320	1 961	4 281	588	5 513	6 101
Erde	1890	146 619	105 962	252 581	106 574	64 716	171 290
	1889	137 216	99 599	236 815	97 886	79 727	177 613
	1888	124 167	56 756	180 923	89 227	34 245	123 472
	1887	111 903	41 045	152 948	80 276	30 305	110 581
Kalk	1890	16 897	61 720	78 617	106 712	3 347	110 059
	1889	17 607	69 628	87 235	108 929	2 500	111 429
	1888	25 750	56 235	81 985	97 247	2 226	99 473
	1887	30 647	41 568	72 216	79 963	1 424	81 388
Thonröhren	1890	3 326	9 952	13 278	575	5 866	6 441
	1889	3 447	9 498	12 940	409	4 736	5 145
	1888	2 618	6 649	9 267	488	3 746	4 234
	1887	2 659	5 573	8 233	311	4 617	4 928
Schiefer	1890	4 694	1 382	6 076	13 330	20 696	34 026
	1889	3 985	1 612	5 597	12 108	18 568	30 676
	1888	7 501	976	8 477	10 444	16 454	26 898
	1887	12 830	782	13 613	9 462	14 816	24 278
Steine, bearbeitete	1890	10 538	14 599	25 137	20 541	11 534	32 075
	1889	13 721	16 068	29 779	19 785	6 300	26 085
	1888	10 757	11 552	22 309	15 270	5 729	20 999
	1887	12 122	13 016	25 138	15 264	4 429	19 693
Steine, gebraunte	1890	154 767	237 742	392 507	130 107	105 981	236 088
	1889	156 224	351 167	507 391	122 436	109 106	231 542
	1888	144 203	249 451	393 654	107 439	76 120	183 559
	1887	143 812	195 343	339 155	67 311	77 305	144 617
Theer, Asphalt	1890	18 864	27 944	46 808	39 471	30 398	69 869
	1889	15 570	23 010	38 580	35 472	29 276	64 749
	1888	14 268	18 433	32 701	28 571	25 647	54 218
	1887	13 167	16 159	29 326	20 305	23 281	43 586

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt nachstehende Uebersicht Aufschluß:

	J a h r	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von	der deutschen Seehäfen		
		Ausland zu Ausland	nach dem Anlande	von	
T o n n e n					
Cement	1890	29 611	977	57	30 645
	1889	28 273	1 315	70	29 658
	1888	32 610	1 680	20	34 310
	1887	29 853	5 802	4	35 659
Dachpappe	1890	229	55	—	284
	1889	210	161	—	371
	1888	150	—	5	155
	1887	44	19	—	64
Erde	1890	25 103	3 917	2 113	31 133
	1889	26 563	3 940	1 336	31 840
	1888	23 324	4 208	647	28 179
	1887	22 657	3 622	1 421	27 701
Kalk	1890	27 231	167	880	28 278
	1889	24 782	110	143	25 035
	1888	22 042	2	254	22 298
	1887	18 923	—	736	19 659
Thonröhren	1890	1 368	347	16	1 731
	1889	1 365	628	5	1 996
	1888	1 106	446	10	1 561
	1887	628	558	—	1 187
Schiefer	1890	3 587	871	303	4 761
	1889	3 142	876	949	4 967
	1888	3 249	855	786	4 890
	1887	3 429	1 876	319	5 625
Steine, bearbeitete . .	1890	4 772	500	734	6 006
	1889	4 803	420	326	5 549
	1888	4 390	257	533	5 181
	1887	3 453	416	471	4 340
Steine, gebrannte. . .	1890	44 942	5 527	3 098	53 567
	1889	37 208	8 580	2 276	48 065
	1888	42 081	7 953	2 150	52 185
	1887	35 126	7 475	1 863	44 465
Theer und Asphalt . .	1890	10 970	1 777	568	13 315
	1889	8 290	2 492	300	11 082
	1888	11 794	2 234	333	14 361
	1887	9 830	1 466	290	11 587

Die Haftpflicht der Eisenbahnen aus § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 bei Sachbeschädigungen.

Von

Regierungsrath Goehle in Magdeburg.

Die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes veranlafste schon zeitig die Gesetzgebungen der Länder, in welchen das neue Verkehrsmittel Eingang gewann, in besonderer, möglichst wirksamer Weise für die bedrohten Interessen der Einzelnen zu sorgen.

In Preussen bestimmte § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838:

„Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dafs der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äufseren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.“

Eine Fortbildung hat der hier neu aufgestellte Rechtssatz erfahren durch das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen, ohne jedoch an den Grundlagen der Haftpflicht an sich etwas zu ändern. Nach den Motiven finden die Abweichungen in dem grundlegenden § 1 des Haftpflichtgesetzes ihre Rechtfertigung vornehmlich in „rein sprachlichen Gesichtspunkten, welche es geboten erscheinen liefsen, eine Fassung aufzugeben, welche den Anforderungen nicht mehr genügt, die in neuerer Zeit an gesetzgeberische Arbeiten gestellt zu werden pflegen.“¹⁾

¹⁾ Motiv zu § 1 des Gesetzes.

Aber eben aus diesem Grunde sind die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung und der Rechtsprechung, welche sich in vorzüglichem Maße der Auslegung des Haftpflichtgesetzes zugewandt haben, auch für das der unmittelbaren Herrschaft des § 25 verbliebene verhältnismäßig kleine Gebiet der Sachbeschädigung gleichmäßig zu verwerthen. Nur in einem Punkte erscheint eine besondere Behandlung nicht entbehrlich. Nach dem Haftpflichtgesetz wird der Unternehmer befreit durch den Beweis, daß der Unfall durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist, nach § 25 tritt dasselbe ein, wenn er beweist, daß der Schaden durch die eigene Schuld des Beschädigten bewirkt worden ist. Die Person des Getödteten oder Verletzten ist eine durch den Vorfall selbst unzweifelhaft bestimmte, nicht so die Person des Beschädigten bei einer Sachbeschädigung.

Der Umstand, daß eine Sache verschiedenen Vermögenskreisen angehören, daß sie Gegenstand sich gegenseitig beschränkender Rechte verschiedener Personen sein kann, ist Ursache, daß durch die Beschädigung einer Sache verschiedene Personen einen Schaden erleiden können und macht eine Untersuchung darüber erforderlich, wessen Verschulden den Unternehmer befreit, wer also als Beschädigter im Sinne des § 25 anzusehen ist.

In der Rechtsprechung des letzten Jahrzehnts ist die Frage mehr umgangen, als beantwortet worden. Die Gerichte entzogen sich, so oft die Frage aufgeworfen wurde, einer näheren Erörterung lediglich unter Berufung auf das Erkenntniß des Reichsgerichts vom 11. Mai 1881 (Entscheidungen Bd. V S. 232). Dasselbe spricht aus:

„Die Eisenbahngesellschaft haftet nach § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auch dann für einen Unfall, wenn zwar nicht der Beschädigte selbst, aber ein Beauftragter desselben hieran die Schuld trägt.“

Die Fassung der Entscheidung ist insofern keine glückliche, als sie den Kernpunkt der Frage nicht deutlich hervortreten läßt. Sie ist hervorgerufen durch eine verfehlte Begründung des Erkenntnisses II. Instanz, welche die Vorschriften des 6. Titels des Allgemeinen Landrechts über die Haftung für die Versehen Dritter auch bei der Entschädigung aus § 25 anwenden wollte und nicht aufrecht erhalten konnte, weil eben nur das eigene Verschulden des Beschädigten in Frage kommt. Die Sachlage ergibt aber, daß die eigentliche Rechtsfrage, wer im Sinne des § 25 als Beschädigter anzusehen sei, der Prüfung des höchsten Gerichtshofes thatsächlich unterlag.

Die Entscheidung bedarf deshalb umsomehr einer eingehenden Würdigung, als weitere Entscheidungen des höchsten Gerichtshofes über denselben Gegenstand nicht veröffentlicht sind.

Der Sachverhalt ist einfach. Durch Schuld eines Schäfers gerieth ein Theil der ihm anvertrauten Heerde unter die Räder der Eisenbahn. Der Eigenthümer klagt seinen Schaden ein, wird aber in II. Instanz abgewiesen, weil „der Machtgeber wegen des ihm selbst durch einen Stellvertreter zugefügten Schadens sich nur an diesen Stellvertreter halten könne, also für die Entschädigungsfrage das Verhalten des Stellvertreters denselben Mafsstab bilde, wie das Verhalten des Auftraggebers selbst.“

Der hiergegen gerichtete Angriff, gestützt auf den behandelten § 25, sowie auf § 150 ff. I 13, §§ 50, 53 I 6 A. L. R. wird für begründet erachtet. Die Begründung, soweit sie das Auftragsverhältniß berührt:

„der Auftraggeber hat nach gemeinem Recht und nach dem Allgemeinen Landrecht die Schuld des Beauftragten nicht ohne Weiteres (?) zu vertreten und sich dieselbe nicht unbedingt (?) wie ein eigenes Versehen anrechnen zu lassen.“

ist in der Sache wohl richtig, denn die Vorschriften über die Begründung einer Verbindlichkeit durch Stellvertreter können hier nicht in Betracht kommen, wo es sich nicht um die Begründung einer solchen aus dem Verschulden, sondern um das Bestehen einer gesetzlichen Verbindlichkeit ungeachtet des ursächlichen Zusammenhanges mit dem Verschulden eines Dritten handelt.

Der Satz läßt indess jede Bezugnahme auf das aus § 25 entspringende besondere Rechtsverhältniß vermissen und trägt sonach an sich zu einer berechtigten Auffassung desselben nicht bei.

Es könnte scheinen, daß der vorausgeschickte Satz:

„Es läßt sich nun weder nach gemeinem Rechte noch nach dem Allgemeinen Landrechte anerkennen, daß, wenn ein Schaden durch die Schuld des Beauftragten des Beschädigten verursacht ist, hierdurch die sonst, sei es in Folge einer Verschuldung oder eines anderen Rechtsgrundes, bestehende Verpflichtung eines Dritten zur Ersatzleistung allgemein und ohne Weiteres (?) aufgehoben werde.“

diesem Mangel abzuhelpen bestimmt sei, aber leider setzt er einem klaren Erfassen eines leitenden Gedankens anscheinend unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen.

Sicher ist zunächst, daß die einschränkenden Zusätze hier, wie in dem ersten Satze, „nicht ohne Weiteres“, „nicht unbedingt“ dem besseren Verständnisse nicht dienen, weil die Bedingungen, unter denen unter Umständen doch die angedeuteten Wirkungen eintreten könnten, verschwiegen bleiben. Der Satz verneint ferner das Bestehen eines allgemeinen Rechtsatzes, dessen Beziehungen zu der Verbindlichkeit aus § 25 unseres Gesetzes schwerlich näher aufzuklären sind, wenn man im Auge behält, daß eben durch diesen § 25 ein ganz neues Recht geschaffen worden ist. Man

erwäge: der Schade soll durch die Schuld des Beauftragten verursacht sein, der Beauftragte haftet also unbedingt für den Schaden in vollem Umfange. Wie soll nun das Verschulden oder der andere Rechtsgrund gedacht werden, welcher schon vor dem Verschulden des Beauftragten die Ersatzpflicht eines Dritten begründet haben muß, weil sie durch das Verschulden des Beauftragten nicht aufgehoben wird? Das bleibt völlig dunkel, weil an Verpflichtungen, welche aus Verträgen entsprungen sind, wie Bürgschaft, Versicherung, nach dem Wortlaut und Zusammenhang nicht gedacht werden darf.

Die Vernichtung wird endlich auch aus § 25 für gerechtfertigt befunden, „weil eine Befreiung auf Grund eines Verschuldens des Stellvertreters des Beschädigten hierin nicht ausgesprochen ist“.

„In der Sache selbst“ — lautet die schließliche Entscheidung — „ist von der Beklagten nicht behauptet, daß den Eigenthümern der getödteten Schafe ein Vorwurf gemacht werden müsse.“

Es wird also die mit dem Wortlaut des Gesetzes nicht übereinstimmende Einschiebung des Wortes „Eigenthümer“ statt „Beschädigter“ als gleichgültig oder gleichbedeutend ohne weitere Erwägungen zugelassen.

Anscheinend mit Recht haben deshalb die Untergerichte in späteren Entscheidungen als die vom Reichsgericht gebilligte Ansicht aus jenem Erkenntniß entnommen, daß als Beschädigter im Sinne des § 25 allein der Eigenthümer zu betrachten sei, wenngleich eine nähere Begründung weder aus dem Reichsgerichtserkenntniß zu entnehmen noch soust gegeben worden ist.

Und doch ist eine solche Begründung nicht zu entbehren. Denn dafür, daß Beschädigter und Eigenthümer nicht nothwendig dieselbe Person sein müssen, genügt wohl der Hinweis auf das Römische Recht. Selbst bei Anwendung der so sehr eingeschränkten Ersatzklage — der *lex Aquilia* — wird (in L. 12 Dig. II 9) anerkannt, daß der Eigenthümer als Beschädigter dem Niefabraucher als Beschädigtem haftet.

Es muß deshalb auf dem Gebiete des geltenden Rechts eine Bestimmung des Begriffs „Beschädigter“ gesucht werden, an deren Hand entschieden werden kann, ob das Urtheil den gegebenen Rechtsverhältnissen entspricht.

Das Allgemeine Landrecht enthält eine solche nicht mit ausdrücklichen Worten.

§ 1 I. 6 giebt nur den Begriff „Schade“ als: Verschlimmerung des Zustandes eines Menschen in Ansehung seines Körpers, seiner Freiheit, oder Ehre oder seines Vermögens. Nach einigen weiteren hier nicht in Betracht kommenden Unterscheidungen von unmittelbarem und mittelbarem Schaden bestimmt § 10: Wer einen andern aus Vorsatz oder

grobem Versehen beleidigt, muß demselben vollständige Genugthuung leisten. Aehnlich lauten § 12, der von mäßigem Versehen und § 15, der von leichtem Versehen handelt.

Für die Feststellung der Person des Beschädigten folgt daraus ganz allgemeiu, daß jeder, der einen Schaden erlitten, denselben gegen den Beleidiger, den Schuldigen zu verfolgen berechtigt ist, und daß bei Sachbeschädigungen derjenige als „Beschädigter“ zu gelten hat, welcher durch die Beschädigung oder den Untergang der Sache eine Vermögensverminderung erfahren hat. — Richtig ist, daß zunächst immer der Eigenthümer als Beschädigter anzusehen sein wird, in jedem Sinne aber nur dann, wenn die Sache Gegenstand des uneingeschränkten und unbelasteten Eigenthums ist. Für seine Rechte aus der Sachbeschädigung im andern Falle ist aus dieser seiner Bezeichnung als „Beschädigter“ noch nichts zu folgern, wie das oben angeführte Beispiel aus dem Römischen Recht am schlagendsten beweist. Dies giebt auch die Erklärung dafür, daß das Allgemeine Landrecht eine weitere Bestimmung über die Person des Beschädigten oder den Kreis von Personen, die als Beschädigte in Betracht kommen könnten, nicht enthält, weil eben rechtliche Folgen daran nicht geknüpft waren. Die Frage ist für das Landrecht wesentlich eine prozessuale, die Frage der Aktivlegitimation; diese aber wird im weitesten Umfange als zulässig verbürgt, wenn der Beleidiger verpflichtet wird, jedem, den er beleidigt, den Schaden, sei es in größerem, sei es in kleinerem Umfange zu ersetzen.¹⁾

In diesem Sinne erachtet Dernburg²⁾ jeden, der ein rechtliches Interesse an der Sache hat und der durch das Verschulden eines andern verletzt ist, für einen Beschädigten und Förster³⁾ folgert daraus, daß derjenige, der nur ein persönliches Recht zur Sache hat, dem Eigenthümer für den Schaden ankommen muß, sowohl für das Gemeine Recht, als für das Allgemeine Landrecht, daß auch der bloße — jedoch verantwortliche — Inhaber den Beschädigten zuzurechnen sei⁴⁾, für das preussische Recht geht er noch weiter und will die Rechte des Beschädigten — die wir als Befugniß zur Klage gekennzeichnet haben — auch abgesehen von der Vertretungspflicht, dem Inhaber gewähren.⁵⁾

Gegen diese wohl begründeten Ausführungen sind Einwendungen von Seiten der Rechtswissenschaft nicht erhoben. Eine ausdrückliche Bestätigung derselben enthält eine Entscheidung des früheren preussischen

¹⁾ Gruchot, Beiträge, Bd. V S. 220 Bd. VII S. 391.

²⁾ Dernburg, Lehrbuch des Pr. Privatrechts, Bd. 2 S. 695 § 260.

³⁾ Förster, Theorie und Praxis. Anfl. III Bd. I § 89 a. E.

⁴⁾ Man sehe die a. a. O. angezogenen Belegstellen.

⁵⁾ Foerster, „Klage und Einrede“, § 106.

Obertribunals¹⁾, in welcher der bloße Inhaber einer Sache zur Klage auf Ersatz des Werthes gegen den Dieb für berechtigt erklärt wird.

Die Folgerung daraus ergibt, daß bei Sachbeschädigungen wohl in der Mehrzahl der Fälle nicht ein Beschädigter, sondern mehrere vorhanden sein werden. Ueber die Regelung der Rechte dieser Beschädigten untereinander und dem Beschädiger gegenüber fehlt es wiederum an einer ausdrücklichen Bestimmung, denn sie war entbehrlich. Das materielle Rechtsverhältniß regelt sich leicht aus den allgemeinen Regeln, wie sie oben angeführt sind. Jeder Beschädigte hat das Recht gegen den Beleidiger sein Vermögensinteresse zu verfolgen, von ihm einen Ausgleich zu fordern, soweit sein, des Beschädigten Vermögen vermindert war. Der Anspruch des einen schloß den des andern nicht aus, es sei denn, daß sie materiell zusammenfallen, wenn also z. B. der Inhaber auf Grund seiner Vertretungsverbindlichkeit klagen wollte, nachdem der Beschädiger den Eigenthümer bereits befriedigt hat.

Wenn nun jede irgendwie geartete rechtliche Befugniss an einer Sache, deren Inhaber als Beschädigten erscheinen lassen kann, so ergibt sich, daß auch der größere und geringere Umfang des Rechtes für diese Bezeichnung nicht maßgebend gemacht werden darf, daß also auch der Eigenthümer keinen Anspruch auf besondere Bevorzugung in dieser Richtung hat. Die Fassung der oben angeführten Paragraphen des A.-L.-R. weist deutlich darauf hin, daß entscheidend nicht die Beziehung zur Sache, sondern die Beziehung zu dem Beleidiger ist, daß also Beschädigter nicht ein durch die Thatsache der Sachbeschädigung gegebener unveränderlicher Begriff ist, sondern ein relativer, der sich bestimmt durch die Beziehung zu dem für den Schaden Verantwortlichen.

Nur so erklärt sich ungezwungen, wie dieselbe Person in Bezug auf dieselbe Sachbeschädigung gleichzeitig als Beschädiger, sowie als Beschädigter erscheinen kann. Beispielsweise sei angeführt:

Der Eigenthümer, der seine Sache zerstört, ist unzweifelhaft Beschädigter und haftet, wie schon oben angeführt, dem Nießbraucher als Beschädiger; der Verwahrer, dessen Fahrlässigkeit einem Dritten Gelegenheit giebt, die Beschädigung der verwahrten Sache zu bewirken, haftet als Beschädiger dem Eigenthümer, macht aber als Beschädigter seine Rechte gegen denjenigen geltend, der sich einer widerrechtlichen Handlung schuldig gemacht.

Auch dem Eisenbahnunternehmer gegenüber ist es hiernach zutreffend, jeden, dessen Recht an der Sache verletzt worden ist, als Beschädigten gelten zu lassen, wenn und soweit eine widerrechtliche von

¹⁾ Entscheidungen, Bd. 44 S. 5.

dem Unternehmer zu vertretende Handlung, eine Schuld vorliegt. Ein Anspruch auf Grund des § 25 aber setzt ein solches Verschulden nicht voraus, der Kläger hat ein solches nicht nachzuweisen oder wahrscheinlich zu machen.

Es ist zwar richtig, daß auch die entgegengesetzte Meinung, daß die Haftung der Eisenbahn sich auf ein angenommenes Verschulden gründe, Vertreter gefunden hat¹⁾, ja daß sogar die „Allgemeinen Motive“ zum Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 als Schwerpunkt dieser Bestimmung bezeichnen, „daß im Schadensfalle ein Verschulden des Betriebes präsumiert wird,“ aus überwiegenden Gründen hat aber die Wissenschaft diesen Standpunkt fallen lassen.²⁾ Es ist nicht anzunehmen, daß die Motive eine juristische Begründung der schon bestehenden Haftpflicht geben wollten, es sollte wohl nur der negative Gedanke ausgedrückt werden, daß dem Entschädigungsberechtigten der Beweis eines Verschuldens nicht zugemuthet ist.

Bestätigt wird diese Auffassung durch die Entstehungsgeschichte des § 25. Nach den Materialien war ursprünglich beabsichtigt, die (Eisenbahn) Gesellschaft nur für denjenigen Schaden haftbar zu machen, der durch ihre eigene oder durch die Schuld ihrer Leute verursacht wird. Die Erwägung der gefährlichen Natur des neuen Verkehrsmittels und der Schwierigkeit der Beweisführung durch die Beschädigten führte sehr bald zu einer schärferen Fassung, nach welcher aller Schaden ersetzt werden sollte, sofern die Gesellschaft nicht ihre Schuldlosigkeit nachweist. Hiermit war zwar das zweite Bedenken gehoben, es blieben jedoch eine Reihe von möglichen Schäden übrig, welche aus der Gefährlichkeit des Unternehmens entsprungen, nicht ein weiteres nachweisbares Verschulden zur Voraussetzung zu haben brauchten. Es erschien billig, den Gesellschaften die Verpflichtung zum Ersatz auch dieser Schäden aufzuerlegen. So entstand die gegenwärtige Fassung, die demnach auch solche Fälle der Haftpflicht umfaßt, in denen es dem Unternehmer möglich wäre, seine völlige Schuldlosigkeit nachzuweisen.

Ihrer rechtlichen Begründung nach beruht die Haftpflicht sonach lediglich auf dem Gesetz — obligatio ex lege —.³⁾

Hieraus folgt zunächst auf rein logischem Wege, daß die Rechtsverhältnisse einer Mehrzahl an einer Sache Berechtigter, wie sie sich bei

¹⁾ Koch, „Haftpflichtgesetz“, Lehmann „Körperverletzungen und Tötungen auf deutschen Eisenbahnen.“

²⁾ Vergl. Eger, „das Reichshaftpflichtgesetz“, Endemann „die Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. § 4.“

³⁾ Eger, Haftpflichtgesetz, Anm. 1 zu § 1.

dereu Beschädigung durch die Schuld eines Dritten gestalten, nicht ohne Weiteres auf eine nach § 25 zu vertretende Sachbeschädigung übertragen werden können, weil eine Schuld dort die Grundlage für die Regelung der Rechte, hier auf Seiten des Unternehmers weder gefordert noch vermuthet wird. Der Eigenthümer der Schafe hat zweifellos einen Schaden erlitten; der Schaden ist verursacht durch die Schuld des Schäfers, der Eigenthümer ist also durch den Schäfer beschädigt und diesem gegenüber „Beschädigter“, dafs er dem Unternehmer gegenüber gleichfalls als „der Beschädigte“ im Sinne des § 25 zu gelten habe, müfste beim Mangel einer Schuld und beim Mangel eines ausdrücklichen Hinweises in dem Gesetze selbst besonders begründet werden.

Daraus, dafs die Haftpflicht lediglich auf dem Gesetz beruht, folgt ferner, dafs sie allein von den im Gesetz selbst bezeichneten Voraussetzungen abhängig ist, dafs sie also in Fortfall kommt, wo eine derselben fehlt.

Diese Voraussetzungen sind objektiver Natur. Im Uebrigen von selbst einleuchtend, könnte dies nur zweifelhaft erscheinen in Betreff des Einwandes „des eigenen Verschuldens.“ Subjektiv gefafst würde die Bestimmung den Sinn geben: nur derjenige darf seinen Schaden dem Unternehmer gegenüber nicht fordern, welcher selbst den Unfall verursacht hat, sie würde also den Charakter einer Strafe für den Unvorsichtigen haben. Da indefs diese Auffassung gerade für die allein zweifelhaften Fälle, wenn nämlich die Sache nicht in der Hand des Eigenthümers ist, die Bestimmung wirkungslos machte, so lange der Unternehmer dem Eigenthümer verhaftet bleibt, ausserdem aber mit dem Wortlaut des Gesetzes unvereinbar erscheint, erübrigt nur die Auslegung, dafs auch hier besondere ihrer Art nach durch den objektiven Hergang kenntliche Schäden von dem Ersatze durch den Unternehmer ausgeschlossen werden sollten. Liegt ein solcher Hergang vor, so haftet demzufolge der Unternehmer für diesen Schaden nicht, von welcher Seite er auch in Anspruch genommen werde.

Es kann also die Frage: „wer als der Beschädigte des § 25 anzusehen sei, wessen Verschulden also die Eisenbahn befreit?“ nicht umgangen werden.

Zur Beantwortung bietet sich zunächst eine Analogie.

Das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 ist eingebracht mit der ausdrücklichen, auch sachlich überall bestätigten Erklärung, dafs es auf den bewährten Grundsätzen des preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 aufgebaut, insbesondere der Haftpflicht der gleiche Umfang gegeben werden solle. Die Abweichungen seien redaktioneller Natur.¹⁾

¹⁾ Motive zu § 1.

Das Haftpflichtgesetz aber verläßt den Begriff „Beschädigter“ ganz und setzt statt dessen „das eigene Verschulden des Getödteten oder Verletzten.“

Der Umstand nun, daß sich weder in den Motiven, noch in den Materialien, noch in den Reichstagsverhandlungen auch nur eine Andeutung über die Gründe dieser Abweichung und die etwaigen Folgen derselben findet, läßt wohl mit der größten Sicherheit darauf schließen, daß alle Vertreter der gesetzgebenden Gewalt darin einmüthig waren, daß der „Getödtete oder Verletzte“ thatsächlich kein anderer sei, als eben der Beschädigte des § 25.

Dessen ungeachtet läßt sich nicht in Abrede stellen, daß auch bei Körperverletzungen in der Mehrzahl der Fälle mehrere Beschädigte vorhanden sind: die Angehörigen, denen er Unterhalt gewährt, die Erben, die Lebensversicherung, die Krankenkasse.

Im Einklange damit lauten die Entscheidungen der Gerichte bis zum Jahre 1871, bis zu welchem auf die Klagen aus Körperverletzungen der jetzt noch gültige Wortlaut des § 25 Anwendung fand, einstimmig dahin, daß die Schuld des körperlich Verletzten die Haftpflicht ausschließt. Zahlreich sind die Erkenntnisse, welche die Ansprüche der Angehörigen zurückweisen, sobald nachgewiesen wurde, daß der Getödtete selbst den Unfall verschuldete; es ist kein Fall bekannt, daß etwa in einem solchen Falle eine Lebensversicherungsanstalt Ansprüche erhoben oder gar ein ob-siegliehes Erkenntniß erstritten hätte. Der Grund, weshalb den erörterten Bedenken hier kein Raum gewährt wurde, liegt nahe. Soweit Leben und Gesundheit Besitz und Vermögen an Werth überwiegen, soweit ragt hier der körperlich Verletzte aus der Reihe der übrigen Beschädigten hervor, als der am schwersten Getroffene als der Beschädigte, den das Gesetz allein im Auge haben konnte. Es ist annähernd das umgekehrte Verhältniß wie bei Sachbeschädigungen, bei denen dem Eigenthum eine ähnliche Rolle in solichem Maße zufällt, daß, wie bereits gezeigt ist, selbst das Reichsgericht keinen Anstand nimmt, die Worte „Eigenthümer“ und „Beschädigter“ als gleichbedeutend zu gebrauchen.

Das Verhältniß ist aber ein umgekehrtes, weil bei der Körperverletzung der Verletzte der nothwendig an dem Unfall Betheiligte sein muß, während bei der Sachbeschädigung der Eigenthümer meist gar nicht in der Lage ist, ein Versehen zu begehen.

Diesem Umstand kann es nur zugeschrieben werden, daß auch vor dem Haftpflichtgesetz niemals eine Abweichung vorgekommen ist, während der Einwand des eigenen Verschuldens der Klage einer Versicherungsanstalt gegenüber bei weitester Auffassung des Begriffes „Beschädigter“

genau ebensowenig begründet ist, wie bei der Sachbeschädigung der Klage des unbetheiligten Eigenthümers gegenüber.

Dessen ungeachtet ist nicht in Zweifel zu ziehen, daß diese Auffassung wohl begründet ist und allein dem Sinne des § 25 entspricht. Der Widersinn, den eine entgegengesetzte Annahme nothwendig zur Folge haben müßte, ergibt sich sofort, wenn man erwägt, daß der Getödtete einen Schaden überhaupt nicht mehr geltend machen kann.

Diese Grundsätze lassen sich aber auf die Sachbeschädigung unmittelbar übertragen. Wie dort der körperlich Verletzte allein in der Lage war, den Unfall zu verschulden, so ist es hier der Inhaber, der zur Zeit die Sache in seiner Gewalt hat. Nur er kann ein Versehen begehen, durch welches die Sache Schaden erleidet, nur er kann deshalb von dem Gesetz gemeint sein, wenn und sofern er als Beschädigter erscheint.

Das Verschulden des Verletzten, das Verschulden des Inhabers sind ferner Momente, welche bei dem Unfall selbst nothwendig in die äußere Erscheinung treten müssen, ein Erforderniß, das unabweislich erscheint für die Begrenzung der lediglich auf dem Gesetz selbst beruhenden Haftpflicht.

Der Inhaber ist aber, wie oben bereits ausgeführt, stets Beschädigter schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Es kann dahin gestellt bleiben, ob seine Vertretungspflicht¹⁾ noch als besonderes Erforderniß hingestellt wird, in allen hier in Betracht kommenden Fällen genügt es, wenn er rechts- und handlungsfähig ist. Unter dieser Voraussetzung wird er einerseits sein Verschulden als „Beleidiger“ (jedesmal zu vertreten²⁾), andererseits zur Klage gegen den Unternehmer berechtigt sein.

Wenn der Unternehmer dieser Klage den Einwand des eigenen Verschuldens mit Erfolg entgegensetzen kann, so muß das Gleiche der Fall sein, den Klagen der übrigen zur Sache Berechtigten und zwar in demselben Umfange, wie der Klage des Inhabers gegenüber.

Der Eigenthümer hat damit das Versehen seines Beauftragten nicht zu vertreten, wie es in dem besprochenen Erkenntnisse irrig ausgedrückt war, er kann nur dem Unternehmer gegenüber nicht als Beschädigter, als zur Klage berechtigt, anerkannt werden. Denn der Schaden, den er erlitten, ist verursacht durch die Schuld des Inhabers und jener muß die

¹⁾ Foerster, Lehrbuch der Pr. Priv. Rechte, Bd. I § 80.

²⁾ In einer mit der besprochenen gleichliegenden Prozessesache, welche wegen zu geringen Werthes des Streitgegenstandes nicht vor das Reichsgericht gebracht werden konnte, haben die beiden Gerichte I. und II. Instanz nach Anleitung des Reichsgerichtserkenntnisses vom 11. Mai 1881 zunächst die Gesellschaft für ersatzpflichtig erachtet, demnächst aber auf die Klage der Gesellschaft den Schäfer zum vollen Ersatz einschließlic der Prozeßkosten verurtheilt.

Forderung auf Ersatz eben durch jene Schuld begründen, kann sie also nur gegen den Beleidiger, den Inhaber, richten.

Dafs dem Eigenthümer oder sonst zur Sache Berechtigten damit keine Vertretungspflicht auferlegt wird, ergibt sich auch aus der Erwägung, dafs das Versehen des Inhabers viel weiter gehende Folgen gehabt haben kann. Es kann z. B. durch das Ueberfahren eines Rindes eine Zugentgleisung bewirkt sein. Da nun unzweifelhaft der schuldige Inhaber auch für die weiteren Nachtheile haftet, so würde der Eigenthümer, wenn er das Verschulden zu vertreten hätte, auch für den weiteren Schaden aufzukommen haben.

Dies ist ebensowenig der Fall, als es zu rechtfertigen wäre, wenn der Unternehmer sich auf die Schuld des Inhabers berufen wollte, um Ansprüche der bei der Entgleisung etwa Verletzten abzuweisen. Der Einwand des Unternehmers richtet sich nur gegen den Schaden des Beschädigten selbst, verhindert, soweit dieser reicht, die Entstehung eines Anspruchs und damit auch die Geltendmachung desselben durch Dritte an dem Vorfall Unbetheiligte. Es erübrigt noch die Folgen der Anwendung der aufgestellten Grundsätze auf das wirkliche Leben zu betrachten, um auch daraus einen Schlufs auf den Willen des Gesetzgebers zu ziehen.

Die meisten Fälle der Anwendung des § 25 in seiner jetzigen Geltung betreffen das Ueberfahren von Fuhrwerken auf Ueberwegen und von Thieren, die in Folge mangelhafter Aufsicht auf den Bahnkörper gelangen.

Bei der Annahme, dafs dem Eigenthümer, der nicht selbst an dem Unfalle theilhaft ist, die Einrede nicht entgegensteht, ergibt sich nun, dafs alle diejenigen Pferdebesitzer, die in der Lage sind, sich Kutscher zu halten, also der von vornherein als wohlhabend anzunehmende Theil, ihre Ansprüche gegen die Gesellschaft stets durchsetzen werden, auch wenn ihre Leute das Gefährd mit grösster Sorglosigkeit der Gefahr ausgesetzt haben.

Der Bauer, der seine Waare selbst mit seinem einzigen Pferde zu Markt bringt, der Droschkenkutscher, dessen ganzer Erwerb auf dem Leben und der Gesundheit seines Thieres beruht, müssen auch das geringste Versehen büfsen. Der Grotzgrundbesitzer, der wegen der grossen Zahl seiner Thiere Hirten halten mufs, kann sie unbesorgt in der Nähe der Bahn weiden lassen; der Bauer, der ein selbst gezogenes Schwein zu Markt treibt, hat keine Aussicht auf Ersatz, wenn er sich verführen läfst, die Aufsicht im entscheidenden Augenblick zu vernachlässigen. Wird denn aber dem Eigenthümer etwas Unbilliges zugemuthet, wenn die Einrede gegen ihn zugelassen wird? Er hat seine Heerde dem Hirten anvertraut und hängt stets von dessen Sorgfalt und Aufmerksamkeit ab. Sollte es

nun einen in der Sache irgendwie zu begründenden Unterschied machen, ob der Hirt aus Nachlässigkeit die Schafe unter die Räder eines Frachtfuhrwerks oder unter die Räder der Eisenbahn gerathen läßt? Kann sich der Eigenthümer beklagen, wenn er in dem einen, wie in dem andern Falle sich nur an den Hirten halten kann?

Aber noch mehr! Bei Annahme der ersten Alternative giebt es ganze Klassen von Eigenthümern, deren Eigenthum sich eines besonderen Schutzes zu erfreuen hätte.

Es sind dies die juristischen Personen, die Handelsgesellschaften, sowie alle anderen Rechtssubjekte, welche nur durch Vertreter handlungsfähig werden.

Da allen diesen die Einrede niemals entgegengesetzt werden könnte, so ergibt sich daraus eine Rechtsungleichheit, welche schleunig und dringend einer Abhilfe durch den Gesetzgeber bedürfte, wenn nicht eben dies Ergebniss lediglich auf einer ungenauen Auslegung des Gesetzes beruhte.

Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1889.¹⁾

Die hier folgenden Mittheilungen über die Entwicklung und die Betriebsergebnisse der belgischen Eisenbahnen sind entnommen aus dem von der belgischen Regierung veröffentlichten Betriebsberichte der belgischen Eisenbahnen für das Jahr 1889.

I. Vom Staate betriebene Eisenbahnen.

1. Längen.

	1888 km	1889 km
Bahnlänge am Jahresschlusse	3 201,44	3 208,99
Mittlere Betriebslänge	3 198,092	3 207,00
Die Spurweite betrug		
1,50 m bei	3 182,729	3 191,229
1,20 „ (schmalspurige Kohlenbahn) bei	18,716	17,765
zusammen	3 201,444	3 208,994
Doppelgeleisig waren:		
mit 1,5 m Spurweite	1 328,426	1 329,144
„ 1,2 „ „	5,352	5,134
zusammen	1 333,778	1 334,278

¹⁾ Vergl. „Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1888“. Archiv 1890 S. 629

2. Anlagekapital.

Am 31. Dezember betrug das Betriebsanlagekapital:

	1888 Frcs.	1889 Frcs.
für Herstellung der Betriebsstrecken	972 384 995	980 406 305
„ Betriebsmittel	260 149 815	266 253 964
„ Ergänzungsbauten	51 587 375	60 126 586
zusammen	1 284 122 185	1 306 786 855
Dazu die Kosten der im Bau begriffenen Linien und der geleisteten Vorschüsse	15 142 882	13 253 171
ergiebt als Gesamtanlagekapital	1 299 265 067	1 320 040 026

3. Betriebsmittel.

Es waren vorhanden:

		1888	1889
Lokomotiven	Stück	1 770	1 811
Tender	„	1 177	1 199
Dampfwagen	„	50	50
Fahrzeuge zum Einstellen in Personenzüge	„	4 514	4 675
darunter Personenzüge	„	3 309	3 448
„ für Güterzüge	„	41 549	42 120
daruntergewöhnliche Güterwagen	„	40 222	40 596
„ für den Bahndienst	„	772	935
Privatwagen (zum Verkehr zugelassen)	„	221	259

Leistungen der Betriebsmittel:

	1888	1889
an Lokomotivkilometern	50 682 230	53 191 914
„ Nutzkilometern	39 902 171	41 937 951
„ Wagenkilometern ¹⁾	598 231 960	618 572 778
„ Zugkilometern	37 388 394	39 033 328
Zahl der gefahrenen Züge	955 166	1 024 852
darunter: a) Personenzüge	510 892	565 426
b) Güterzüge	357 931	381 095
c) gemischte Züge	70 069	56 757

¹⁾ Eigene und fremde Wagen auf dem eigenen Bahnnetze.

Das Verhältniß der besetzten Plätze der Personewagen zu der Zahl der zur Verfügung stehenden Sitzplätze betrug 1889: 22,41 pCt. gegenüber 20,64 pCt. im Jahre 1888.

Das Verhältniß zwischen Ladung und Tragfähigkeit der Güterwagen stellte sich im Jahre 1889 auf 44,13 pCt., dasselbe hat im Jahre 1888 44,28 pCt. betragen.

4. Finanzielle Ergebnisse.

	1888 Fracs.	1889 Fracs.
Betriebseinnahmen:		
a) im Personenverkehr:		
von Personen	42 132 746	43 114 349
vom Gepäck	1 030 413	1 023 981
von sonstigen Einnahmen	4 019 615	4 129 252
zusammen	47 182 774	48 267 582
b) im Güterverkehr:		
vom Stückgut	5 508 500	5 565 845
„ Frachtgut	75 195 710	79 065 600
„ Vieh u. s. w.	3 638 126	3 956 343
zusammen	84 342 336	88 587 788
Verkehrseinnahmen im Ganzen	131 525 110	136 855 370
Gesamteinnahmen einschl. der „sonstigen Einnahmen“	131 612 594	136 919 693
Die Einnahme betrug:		
a) für das Zugkilometer:		
im Personenverkehr	2,2708	2,2400
„ Güterverkehr	5,1996	5,1982
b) für das Wagenkilometer:		
im Personenverkehr	0,2820	0,2869
„ Güterverkehr	0,2869	0,2921
Verhältniß der Ausgabe zur Roheinnahme (Betriebskoeffizient) pCt.	53,16	54,95 ¹⁾

Die Ergebnisse des Personenverkehrs sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

¹⁾ Annähernd berechnet.

Es ergab	1889 und (1888)			
	Personen	Einnahmen	Mittlere Fahrt	Mittlerer Ertrag
	Anzahl	Frcs.	für eine Person km	Frcs.
Die 1. Klasse	2 269 041 (2 211 255)	6 607 644 (6 303 327)	43,41 (42,86)	2,912 (2,851)
„ 2. „	7 572 237 (7 406 306)	11 100 873 (10 876 587)	30,99 (30,37)	1,466 (1,469)
„ 3. „	50 115 921 (48 266 049)	25 405 832 (24 952 832)	18,84 (19,04)	0,507 (0,517)
zusammen	59 957 199 (57 883 610)	43 114 349 (42 132 746)	21,31 (21,46)	0,719 (0,728)

Von den beförderten Reisenden hatten ermäßigte Fahrpreise (Zeitkarten, Rückfahrkarten u. s. w.)

1888 . . 74,2 pCt.

1889 . . 74,6 „

Der Durchschnittsertrag war:

	1888	1889
für einen Reisenden Frcs.	0,728	0,719
„ eine Tonne Frachtgut „	2,990	2,962
„ einen Betriebskilometer „	41,163	42,699
„ „ Tagkilometer „	112,44	116,98

5. Personal.

Dasselbe betrug:

	1888	1889
an Beamten und Angestellten	6 183	6 279
„ Unterbeamten und Arbeitern	32 485	33 613
zusammen	38 668	39 892

II. Von Privatgesellschaften betriebene Eisenbahnen.

1. Längen.

Die Gesamtlänge betrug am 31. Dezember 1889: 1 461,268 km
(darunter 146,0 km¹⁾ gemeinschaftliche Strecken).

Davon auf belgischem Gebiete 1 261,188 km

„ „ fremdem „ 200,080 „

Doppelgleisig waren 220,922 km (15,12 pCt.)

2. Betriebsmittel.

Bestand am 31. Dezember:	1888	1889
an Lokomotiven	534	536
„ Tendern	371	372
„ Dampfwagen	9	9
„ Personenwagen	²⁾ 834	840
„ Gepäckwagen	454	461
„ Güterwagen	²⁾ 13 043	13 160
„ sonstigen Wagen	45	46

An Zugkilometern wurden geleistet:

1888: 9 742 321 (davon auf belgischen Strecken 9 602 403)

1889: 10 099 941 („ „ „ „ 9 961 973)

3. Finanzielle Ergebnisse.³⁾

	1888	1889
Mittlere Betriebslänge km	1 445,892	1 453,243
Geleistete Zugkilometer „	9 742 321	10 099 941
Rebeinnahme Frs.	38 037 337	40 223 562
Betriebsausgabe „	18 545 658	19 858 846
Reinertrag „	19 491 679	20 364 716
Verhältniß der Einnahme zur Ausgabe pCt.	48,76	49,37
Einnahme für 1 Betriebskm Frs.	26 807	27 678
Ausgabe für 1 Betriebskm „	12 826	13 665

¹⁾ Die gemeinschaftlichen Strecken sind für jede der beteiligten Gesellschaften einmal in Rechnung gestellt.

²⁾ Berichtete Ziffern.

³⁾ Die Angaben beziehen sich auf das Gesamtnetz (einschl. der ausländischen Strecken).

	1888	1889
Einnahme für 1 Zugkm Fres.	3,9611	3,9825
Ausgabe für 1 Zugkm "	1,9313	1,9662
Von der Gesamteinnahme entfallen:		
auf den Personenverkehr pCt.	27,96	28,74
" " Gepäckverkehr "	0,60	0,60
" " Stück- und Frachtgutverkehr "	65,20	63,32
" Geldsendungen, Equipagen u. Vieh "	1,11	0,93
" sonstige Einnahmen "	5,13	6,41
Im Personenverkehr ergab sich:		
die Zahl der beförderten Personen	15 476 664	16 319 678
die Einnahme Fres.	10 635 531	11 560 411
der Durchschnittsertrag für eine Person	0,69	0,71
Von der Einnahme im Personenverkehr entfallen:		
auf die 1. Klasse pCt.	10,34	12,94
" " 2. " "	22,50	22,68
" " 3. " "	67,16	64,38

4. Personal.

	1888	1889
Dasselbe betrug:		
a) an Beamten, Angestellten u. s. w.	2 343	2 383
b) " Unterbeamten und Arbeitern	8 335	8 283
zusammen	10 678	10 666

III. Unfälle bei den Staats- und Privatbahnen.

	Staats-		Privat-	
	bahnen		bahnen	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
a) beim Betriebe				
Reisende	12	136	—	—
Bahnbedienstete	3	28	—	—
zusammen	15	164	—	—

	Staats- bahnen		Privat- bahnen	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
b) durch eigenes Verschulden:				
Reisende	8	44	—	7
Bahnbedienstete	55	653	6	77
sonstige Personen (einschließlich Selbstmörder)	¹⁾ 63	63	23	14
zusammen	126	760	29	98
Insgesamt	141	924	29	98
Dagegen 1888	118	627	34	73

¹⁾ Darunter 25 Selbstmörder.

Die Eisenbahnen in Spanien.¹⁾

Die Länge der im Königreich Spanien im Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug am Ende des Jahres:

1884	1885	1886	1887	1888
8 684	8 933	9 221	9 422	9 583 km.

Im Bau befanden sich am Schlusse des Jahres 1888 noch weitere 607 km, darunter eine 348 km lange Strecke von Plasencia über Bejar und Salamanca nach Astorga. Vorarbeiten wurden ferner zu demselben Zeitpunkte noch für 476 km Eisenbahnen gefertigt, während Konzessionen im Ganzen für 14 937 km Eisenbahnen ertheilt waren, in welcher Zahl die bereits im Betriebe befindlichen sowie die im Bau und in Vorbereitung begriffenen eingeschlossen sind. Aufser den Eisenbahnen sind in der spanischen Statistik noch 19 Trambahnlilien (tranvias) mit zusammen 204 km Länge als am Schlusse des Jahres 1888 im Betrieb befindlich und 16 solche Linien als zu gleicher Zeit im Bau begriffen aufgeführt. Die einzelnen Trambahnlilien sind zum Theil von beträchtlicher Länge, wie die von Valladolid nach Medina de Rioseco, von welcher 41 km im Betrieb, 4 km noch im Bau waren, und die Linie von Manresa nach Berga, von welcher 36 km im Betrieb und 18 im Bau waren. Ueber die Art der Zugkraft, welche bei diesen Trambahnen zur Anwendung kommt, sowie über sonstige Verhältnisse derselben sind in der spanischen Statistik Angaben nicht gemacht.

¹⁾ Vergl. die ausführlichen Mittheilungen über die spanischen Eisenbahnen, Archiv 1885 S. 322 ff. und die anschließenden weiteren Mittheilungen im Archiv 1886 S. 421 und 1887 S. 839. Die hier gebrachten Angaben sind dem amtlichen spanischen Berichte über die öffentlichen Arbeiten für 1888 entnommen. (Memoria sobre el estado de los ferrocarriles en el año de 1888, presentada al excmo. Sr. Ministro de fomento por el excmo. Sr. Conde de San Bernardo, director general de obras publicas Madrid 1890).

Die spanischen Eisenbahnen sind von Privaten hergestellt und werden auch von solchen betrieben. Im Ganzen bestanden am Schlusse des Jahres 1888 52 verschiedene Unternehmungen, von denen 28 von der Regierung Unterstützungen erhalten haben. Die bedeutendste unter diesen Gesellschaften ist die der Eisenbahnen von Nordspanien, welche am Schlusse des Jahres 1888 ein Netz von 2 774 km im Betrieb hatte. Hiernach folgte die Gesellschaft der Eisenbahnen von Madrid nach Saragossa und nach Alicante, deren Netz zu derselben Zeit 2 692 km umfaßte.

Das gesammte Anlagekapital der 52 Gesellschaften betrug Ende 1888 in Aktien dem Nennwerth nach 881 618 062 Pesetas¹⁾, durch deren Veräußerung indessen nur erlöst wurden 797 964 032 Pesetas. Hierzu trat ein Obligationenkapital im Nennwerth von 2 808 542 460 Pesetas, durch deren Veräußerung 1 408 547 167 Pesetas in die Kassen floß. Getilgt waren zu dem angegebenen Zeitpunkte Obligationen im Werthe zu 149 039 256 Pesetas. Das gesammte Anlagekapital der spanischen Eisenbahngesellschaften würde sich hiernach unter Berücksichtigung der wirklich zur Kasse gekommenen Beträge und des Werthes der inzwischen wieder getilgten Obligationen auf 2 057 472 004 Pesetas berechnen.²⁾ Hierin sind die von der Regierung gewährten Unterstützungen nicht einbegriffen. An letzteren waren den Gesellschaften überwiesen:

gewöhnliche Unterstützung, einschl. der als rückzahlbarer Vorschufs betrachteten . .	607 907 917 Pesetas,
Zusatzunterstützung	29 317 987 „
unmittelbare in Gemäßheit des Gesetzes vom 11. Juli 1867 und der Dekrete vom 22. Januar und 5. Mai 1869 bewilligte Unterstützungen	29 067 177 „
	<hr/> 666 293 081 Pesetas.

Für den Schluß des Jahres 1884 wurde die Gesamtsumme der Staatsunterstützungen (Archiv 1887 S. 840) zu 626 983 770 Pesetas angegeben, wonach also in der Zeit von 1885 bis einschl. 1888 über 39 Millionen Pesetas an Unterstützungen überwiesen worden sind.

Wird der Betrag der Unterstützungen zu dem des Aktien- und Obligationenkapitals hinzugerechnet, so ergibt sich als der auf die Eisenbahnen verwendete Betrag 2 723 765 085 Pesetas oder für das Kilometer rund 274 000 Pesetas (219 200 *ℳ*). Dabei ist angenommen, dafs in dem

¹⁾ 1 Peseta = 0,80 *ℳ*

²⁾ Im Archiv 1887 S. 840 ist die Summe des Anlagekapitals in Aktien und Obligationen für Ende 1884 zu 2 367 228 589 Pesetas angegeben. Diese Zahl entspricht dem Nennwerthe der Aktien und Obligationen.

berechneten Anlagekapital die Kosten der im Bau befindlichen Bahnen eingegriffen sind.

Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der spanischen Eisenbahnen in den Jahren 1885 bis 1888 sind in den nachstehenden Uebersichten zusammengestellt.

Jahr	Betriebslänge km	Zahl der beförderten Reisenden	Einnahme aus dem Personen- und sonstigen Schnellverkehr Pesetas	Gewicht der beförderten Frachtgüter (kleine Geschwindigkeit) t	Einnahme aus dem Frachtverkehr (kleine Geschwindigkeit) Pesetas	Gesamteinnahme Pesetas
1885	8 832	17 830 888	56 655 890	9 221 216	105 117 706	161 773 596
1886	8 997	20 171 804	67 858 245	9 860 338	106 644 080	174 502 325
1887	9 301	20 088 928	67 917 455	9 807 690	108 090 073	176 337 478
1888	9 418	28 074 778	69 271 459	9 850 943	109 406 033	178 677 492

Nach vorstehender Uebersicht ist von 1884 bis 1888 die mittlere Betriebslänge um 6,7 pCt., die Einnahme aus dem Personen- und sonstigen Schnellverkehr um etwa 23 pCt., die Einnahme aus dem Frachtverkehr um etwa 10,5 pCt. gewachsen.

Jahr	Gesamtzahl der geleisteten Zugkm	Ausgabe		Einnahme		Ueberschufs	
		im Ganzen	für das Zugkm	im Ganzen	für das Zugkm	im Ganzen	für das Zugkm
		Pesetas		Pesetas		Pesetas	
1885	25 901 170	74 679 820	2,95	161 773 596	6,39	87 093 776	3,44
1886	25 285 331	72 007 631	2,94	174 502 325	6,90	102 494 694	4,06
1887	27 649 864	104 519 844	3,78	176 337 478	6,37	71 817 634	2,59
1888	30 036 421	78 597 896	2,61	178 677 492	5,94	100 079 597	3,33

Welchen Umständen die außerordentliche Erhöhung der Ausgaben und die entsprechende Herabminderung des Ueberschusses im Jahre 1887 zuzuschreiben ist, geht aus der vorliegenden Quelle nicht hervor.

Der Bestand an Betriebsmitteln war:

	1885	1886	1887	1888
Lokomotiven	1 568	1 561	1 616	1 610
dieselben hatten Pferde- kräfte	457 641	444 937	461 472	460 401
Tender	1 326	1 357	1 357	1 311
Personenwagen	4 298	4 511	4 540	4 632
Güterwagen	28 664	30 152	31 568	31 650

Von den im Jahre 1888 im Bestand gewesenen 1 610 Lokomotiven waren 114 Personenzug-, 924 Güterzuglokomotiven, 572 waren für gemischten Dienst gebaut. Von den in demselben Jahre im Bestande gewesenen 4 632 Personenwagen waren 791 solche 1. Klasse, 1 011 2. Klasse, 2 240 3. Klasse, 304 gemischte 1. und 2. Klasse, 174 gemischte 2. und 3. Klasse, 112 Salonwagen. An Sitzplätzen 1. Klasse waren vorhanden 22 834, 2. Klasse 43 826, 3. Klasse 119 380.

Bezüglich der beim Betriebe der spanischen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle liegen Angaben, welche sich indess lediglich auf die dabei eingetretenen Personenbeschädigungen beziehen, nur für das Jahr 1888 vor. In diesem Jahre wurden danach:

	getödtet	verletzt
Reisende	15	137
Beamte der Eisenbahngesellschaften und der Re- gierung	19	190
Personen, welche mit dem Beförderungs- und Bahn- dienste nicht in Verbindung standen . . .	80	58
Im Ganzen Personen	114	385

Da in 1888 im Ganzen 23 074 778 Reisende befördert wurden, so kam 1 getödteter Reisender auf 1 538 318 und 1 verletzter auf 168 420 beförderte Reisende.

Zur Ausübung der örtlichen staatlichen Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen in technischer Beziehung sind 6 Behörden (inspecciones) eingesetzt. Das Personal dieser Behörden bestand am Schlusse des Jahres 1888 zusammen aus: 23 Bauingenieuren (ingenieros de ca-

mino), 14 Maschineningenieuren (ingenieros mecanicos), 49 Gehülfen (ayudantes de obras publicas), 7 Zeichnern, 17 Schreibern (escribientes), 213 Aufsehern (vigilantes) und 12 Boten (ordenanzas).

Zur Ueberwachung der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen in administrativer und kommerzieller Beziehung bestehen 6 weitere Behörden, deren Bezirke mit denen der technischen Aufsichtsbehörden im Wesentlichen zusammenfallen. Das Personal dieser administrativen Behörden besteht aus 6 Oberinspektoren (inspectores jefes), 16 Spezialinspektoren (insp. especiales), 148 Kommissaren (comisarios), 12 Schreibern und 12 Boten.

Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1889.¹⁾

Am Jahresschlusse 1889 waren innerhalb der Grenzen des Königreichs 2 600 km Eisenbahnen im Betrieb (gegen 2 598 km im Vorjahre).

Davon entfielen:

1. auf die Gesellschaften für den Betrieb von Staatsbahnen	1 327 km
2. „ „ Holländische Eisenbahngesellschaft ²⁾ rund . .	727 „
3. „ „ Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft . .	228 „
4. „ „ „ Zentralbahngesellschaft . . .	101 „
5. „ „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft . .	52 „
	<hr/>
zusammen	2 435 km
6. auf die Große Belgische Zentralbahn	103 „
7. „ „ Lüttich—Maastrichter Eisenbahngesellschaft . .	11 „
8. „ „ Mecheln—Terneuzener Eisenbahn	23 „
9. „ „ Gent—Terneuzener Eisenbahn	10 „
10. „ sonstige fremde Bahnstrecken rund	18 „
	<hr/>
Insgesamt	2 600 km

Für die Entwicklung des niederländischen Eisenbahnwesens kommen hauptsächlich nur die vorstehend unter 1—5 aufgeführten Hauptbahngesellschaften³⁾ in Betracht, für welche in der nachstehenden Uebersicht die Hauptbetriebsergebnisse für 1888 und 1889 zusammengestellt sind:

¹⁾ Vergl. „Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1888“. Archiv 1890 S. 440 u. ff.

Die nachstehenden Angaben sind entnommen aus dem amtlichen Berichte:

„Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen over het jaar 1889. Uitgegeven door het Departement von Waterstaat, Handel en Nijverheid.“

²⁾ Einschl. der Lokalbahn Haarlem—Zandvoort (9 km) seit 1. Juni 1889.

³⁾ Die Angaben der Niederländischen Rheineisenbahngesellschaft beziehen sich auf das Berichtsjahr $\frac{1. \text{ Mai } 1888}{30. \text{ April } 1889}$, die der übrigen auf das Kalenderjahr 1889.

Es betrug:		1888	1889
Die Betriebslänge:			
am Jahreschluss	km	2 572	1) 2 648
im Jahresdurchschnitt	"	2 538	2 638
Doppelgeleisig waren	"	760	758
Zahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stück	672	691
Personenwagen	"	1 685	1 781
Güter- und Viehwagen	"	8 427	9 079
Zahl der beförderten Reisenden (die auf Rückfahrkarten doppelt gezählt)		18 482 309	19 449 054
Beförderte Güter (einschließlich Vieh)	t	8 078 784	8 294 632
Einnahme: 2)			
aus dem Personenverkehr	fl.	14 001 807	14 585 293
„ Gepäck-, Güter- u. Viehverkehr	"	12 154 125	12 406 878
zusammen	"	26 155 932	26 992 171
Auf 1 km mittlere Betriebslänge kommen durchschnittlich an Einnahme:			
im Personenverkehr	fl.	5 516	5 528
„ Güterverkehr (einschließlich Gepäck und Vieh)	"	4 788	4 702
zusammen	"	10 304	10 230
Durchschnittsertrag: 3)			
für 1 Person	"	0,767(=1,29 fl.)	0,749(=1,27 fl.)
„ 1 Personenkm	"	0,024(=4,08 fl.)	0,024(=4,08 fl.)
„ 1 t Gut (Gepäck, Frachtgüter und Vieh)	"	1,504(=2,56 fl.)	1,495(=2,54 fl.)
„ 1 tkm (Gepäck, Güter und Vieh)	"	0,018(=3,06 fl.)	0,019(=3,23 fl.)

Die nachstehende Uebersicht giebt ein Bild der Entwicklung des niederländischen Eisenbahnnetzes für 1889:

1) Davon entfallen:

1. auf die Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen	1 468 km mit 382 km Doppelgeleis,
2. „ „ Holländische Eisenbahngesellschaft	741 „ „ 165 „ „
3. „ „ Niederländische Rheineisenbahngesellschaft	937 „ „ 209 „ „
4. „ „ „ Zentralbahngesellschaft	101 „ „ 2 „ „
5. „ „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft	101 „ „ — „ „

zusammen 2 648 km mit 758 km Doppelgeleis.

2) Die Einnahme aus dem Personenverkehr übertrifft hiernach die des Güterverkehrs.

3) Für die Umrechnung ist 1 Gulden holländisch = 1,70 fl. angenommen.

Uebersicht der Länge, des Rollmaterials und der wesentlichsten

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahngesellschaften	Betriebslänge		Doppel- ge- leisig	Anzahl der Betriebsmittel, Ende 1889				
		am Jahres- schlnfs 1889	im Jahres- durch- schnitt		Loko- motiven einschl. Tender- loko- motiven	Personen- wagen		Güter- u. Vieh- wagen	
		km	km		Stück	Anzahl	Sitzplätze	Ge- schlossene	offene
1	Gesellschaft für den Betrieb von Staatshahnen	²⁾ 1 468	1 464	382	337	780	32 115	1 982	3 101
2	Holländische Eisenbahnge- sellschaft (einschl. Haarlem —Zandvoort).	740	737	165	206	547	22 335	862	955
3	Niederländische Rheineisen- bahngesellschaft	⁴⁾ 231	234	209	116	268	15 091	857	964
4	Niederländische Zentralbahn- gesellschaft	101	102	2	20	90	3 145	81	120
5	Nordhrabant-Deutsche Eisen- bahngesellschaft	⁵⁾ 101	101	.	12	46	1 940	80	77
6	Große belgische Zentralbahn	⁶⁾ 590	611	61	200	856	14 890	957	6 089
7	Lüttich—Maastrichter Eisen- bahngesellschaft	⁷⁾ 29	29	29	10	38	1 472	84	179
8	Mecheln — Ternenzener Ei- senbahngesellschaft	⁸⁾ 67	67	.	15	37	1 588	68	298
	zusammen	¹¹⁾ 3 328	3 346	848	916	2 157	92 526	4 971	11 778
	Dagegen in 1888	3 267	3 254	850	902	2 115	92 129	4 544	11 501

¹⁾ Von eigenen und fremden Betriebsmitteln in eigenem Betriebe.²⁾ Unter Einrechnung des beförderten Viehs und der Fahrzeuge.³⁾ Einschl. des deutschen Theils der Strecke Almelo — Salzbergen (22 km) und des⁴⁾ Für Güterverkehr = 237 km.⁵⁾ Einschl. der deutschen Theilstrecke (49 km).⁶⁾ Einschl. des belgischen Theils mit 487 km Betriebslänge (508 km mittl. Betriebs-⁷⁾ Einschl. des doppelgleisigen (18 km langen) belgischen Theils.⁸⁾ Einschl. der belgischen Theilstrecke (44 km).⁹⁾ Durch die — Zeichen wird angezeigt, daß Angaben fehlen.¹⁰⁾ Darunter 4 089 343 km in Trambahnen.¹¹⁾ Für Personenverkehr und 3 359 km für Güterverkehr.

Betriebsergebnisse der niederländischen Eisenbahnen in 1889.

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Aus- nutzung der Sitz- plätze der Per- sonen- wagen	Anzahl der zurückgelegten ¹⁾			Zahl der beförderten				Mittlerer Ertrag			
	Zugkm	Per- sonen-	Güter-	Per- sonen	Fracht- güter (ohne Ge- pack, Fahrzeuge und Vieh.	Per- sonen- km	tkm (Fracht- gut)	für das		für die	
		Wagenachskm						Per- sonen- km	tkm ²⁾	Per- son	t Gut ³⁾
pCt.	Tausend km			Anzahl	t (1000 kg)	Tausend km		fl.		fl.	
16,71	10 940	89 917	164 635	6 202 050	4 274 800	253 974	325 228	0,025	0,02	1,042	1,325
23,06	5 959	21 468	49 994	8 777 095	1 858 975	220 962	163 355	0,021	0,017	0,546	1,302
20,45	3 409	21 310	64 061	3 555 897	1 441 556	106 048	130 043	0,023	0,016	0,737	1,406
28,36	596	1 97~	2 920	598 735	157 532	20 883	6 965	0,022	0,037	0,786	1,714
13,71	428	1 262	2 428	315 277	185 840	7 294	9 138	0,021	0,024	0,478	1,199
21,35	3 276	10 091	45 882	4 888 814	4 682 663	90 013	201 103	0,017	—	0,321	1,01
25,00	412	1 442	2 780	1 030 339	484 977 ¹⁰⁾	11 208	13 166	0,022	0,021	0,345	0,585
— ⁹⁾	419	—	—	495 835	532 577	6 954	—	0,027	—	0,295	—
—	25 439	147 488	332 690	25 864 042	13 618 920	717 336	848 998	0,023	—	0,639	—
—	24 886	143 428	313 737	24 897 743	13 325 165	686 371	820 746	—	—	0,612	—

belgischen Theils der Linie Lüttich—Limburg (119 km bzw. 120 km mittl. Betriebslänge).

länge) und 61 km Doppelgeleis.

Ueber die im Berichtsjahre 1899 auf den niederländischen Bahnen vorgekommenen Eisenbahnunfälle und die dabei stattgehabten Personenverletzungen giebt der vorliegende amtliche Bericht der Eisenbahnaufsichtsbehörde¹⁾ die nachstehende Uebersicht:

Bezeichnung der Eisenbahngesellschaft	Zugunfälle			Beschädigte Personen									
	Entgleisungen	Zusammenstöße	Sonstige Unfälle	Reisende				Beamte				sonstige Personen (auf dem Geleisen)	
				beim Betriebe		durch eigenes Ver- schulden		beim Betriebe		durch eigenes Ver- schulden			
				getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
1. Gesellschaft für den Be- trieb von Staatsbahnen .	7	2	10	—	4	—	1	—	5	2	4	3	5
2. Holländische Eisenbahn- gesellschaft	7	3	4	—	1	1	2	—	—	4	3	8	1
3. Niederländische Rhein- Eisenbahngesellschaft .	1	1	—	—	—	—	—	—	2	4	1	4	1
4. Niederländische Zentral- bahngesellschaft. . . .	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
5. Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft .	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Große belgische Zentral- bahn	1	—	—	—	1	—	—	1	1	1	1	1	—
7. Mecheln — Terneuzener Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
zusammen	19	7	16	—	6	1	3	1	8	11	11	18	7
Dagegen im Vorjahre	6	6	4	2	4	2	—	4	10	17	13	16	3

¹⁾ Verslag over het jaar 1899 door den Raad van Toesicht op de spoorwegdiensten aan den Heer Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid uitgebracht, ter voldoening aan het voorschrift van art. 31 van het koninklijk besluit van 9. Juli 1876 (Staatsblad No. 159). 'sGravenhage 1899.

Notizen.

Die Ausnutzung der Personenzüge und der Schnellzüge.

In Abhandlungen über Personenverkehr und Personentarife begegnet man nicht selten der Annahme, daß auf den deutschen Eisenbahnen, insbesondere auf den preussischen Staatsbahnen, die Schnellzüge in Bezug auf ihre Ausnutzung den gewöhnlichen Personenzügen erheblich nachstehen. Diese Annahme gründet sich auf die Mittheilungen über den Schnellzugsverkehr in der vom Reichs-Eisenbahn-Amt herausgegebenen Statistik der Eisenbahnen Deutschlands, nach welcher die Zug- und Achskilometer der Schnellzüge (Tab. 17, Spalte 4–6; Tab. 18, Spalte 5 und 5a) ein ungleich höheres Verhältniß zu den Zug- und Achskilometern des Gesamtpersonenverkehrs aufweisen, als die Zahl der in Schnellzügen gefahrenen Personen und Personenkilometer (Tab. 22, Spalte 65 und 63, sowie Tab. 22, Spalte 70 und 66) zu der Zahl der Personen und Personenkilometer überhaupt. Während z. B. auf den preussischen Staatsbahnen 1889/90 etwa 21 pCt. der Personenwagenachskilometer in Schnellzügen gefahren wurden, sind nur etwa 12 pCt. Schnellzugspersonenkilometer in der Statistik nachgewiesen. Es wird leicht übersehen, daß nach den „Allgemeinen Bemerkungen“ zu Tab. 22 (vierter Absatz) diejenigen Reisenden, welche ohne Preiserhöhung die Schnellzüge benutzt haben, wie das namentlich auf den preussischen Staatsbahnen bei Rückfahrkarten zutrifft, nicht dem Schnellzugsverkehr, sondern dem gewöhnlichen Personenzugsverkehr zugewiesen sind. Um ein genaueres Bild zu erhalten, wird auf den preussischen Staatsbahnen in regelmässigen Zeitabschnitten die Ausnutzung der Züge durch Zählung festgestellt. Danach ergibt sich ein wesentlich anderes Bild. Es betrug der Personenverkehr (Zahl der Personenkilometer) in den Schnellzügen der preussischen Staatsbahnen in der Winterfahrplanzeit 1889/90 18 pCt. und in der Sommerfahrplanzeit 1890 23,4 pCt. des Gesamtverkehrs. Die Platzausnutzung der Schnellzüge stellt sich im

Winter 1889/90 auf durchschnittlich 32,7 pCt. und im Sommer 1890 auf 43 pCt., während die Durchschnittsausnutzung aller Züge im ganzen Jahre 1889/90 sich auf etwa 25 pCt. belief.

Ein neuer Eisenbahntarifgesetzentwurf in Frankreich.
Im Jahrgang 1890, S. 598—606 des Archivs ist über einen Gesetzentwurf über das Eisenbahntarifwesen berichtet, welchen der Ausschuss der französischen Kammer für Eisenbahnwesen ausgearbeitet hatte, und welcher eine Umgestaltung und Vereinheitlichung der französischen Eisenbahntarife, sowie eine wesentliche Verstärkung der staatlichen Aufsichtsrechte bezweckte. Schon damals wurden Zweifel ausgedrückt, ob der Entwurf Gesetz werden würde. Diese Zweifel haben sich bestätigt. Der Entwurf ist bis jetzt gar nicht zur Verhandlung gelangt und statt dessen hat die Regierung einen neuen Entwurf¹⁾ vorgelegt, welcher im Wesentlichen nur die Kodifizierung des geltenden Tarifrechts bezweckt, wie sie auch im Kapitel I des vorerwähnten Gesetzentwurfs enthalten war, dagegen die Kapitel II und III dieses Entwurfs, welche die Vorschriften betreffend Vereinheitlichung der französischen Eisenbahntarife und Verstärkung der staatlichen Aufsichtsgewalt enthielten, einfach weglässt. Der Gesetzentwurf enthält in 3 Titeln Vorschriften betr. die Aufstellung, die Veröffentlichung und Anwendung der Tarife, die Haftpflicht der Bahnen im Fall von Verlust oder Beschädigung, und die Vorschriften betr. die in Zukunft in die Tarife aufzunehmenden Sätze. Von den letzten Vorschriften, welche im Wesentlichen nur die bekannten Bestimmungen der Anwendung der Tarife auf zwischengelegenen Stationen, der Umkartirung (*soudure*) auf Grund billiger Ausnahmesätze und der Gewährung der für ausländische Güter zugestandenen Tarife oder Tarifantheile für französische Güter enthalten, soll noch dazu der Minister der öffentlichen Arbeiten Ausnahmen auf Antrag des Landeseisenbahnrathe und Staatsrathe zulassen können.

Die französischen Privatbahnen werden sicher mit diesem Entwurf sehr zufrieden sein, wenn sie auch es nicht sagen, vielleicht sogar Scheines halber einige Opposition machen werden. Es fragt sich aber, was die Kammern dazu sagen werden.

Ulr.

¹⁾ Eine Uebersetzung dieses Entwurfs ist unter „Gesetzgebung“ in diesem Hefte abgedruckt.

Kohlenerzeugung und Kohlenverkehr in England und Schottland. Der Zeitschrift „The Railway News“ vom 6. Juni d. J. entnehmen wir folgende Zahlen: Die Gesamtmenge und der Durchschnittspreis der in England und Schottland erzeugten Kohlen betrug:

	t	Preis für die Tonne
1883 . . .	163 737 000	5 sh. 8 d.
1884 . . .	160 758 000	5 „ 5 „
1885 . . .	159 351 000	5 „ 2 „
1886 . . .	157 518 000	4 „ 10,5 „
1887 . . .	162 120 000	4 „ 9,87 „
1888 . . .	169 935 000	5 „ 0,75 „
1889 . . .	176 917 000	6 „ 4,25 „
1890 . . .	181 614 000	8 „ 3 „

Wie die Erzeugung, so ist auch die Menge der auf den Eisenbahnen gefahrenen Kohlen in den beiden vergangenen Jahren erheblich gestiegen. Auf den vierzehn englischen und schottischen Eisenbahnen (in einem Umfange von rund 16 000 km, bei einer Gesamtlänge aller englischen und schottischen Bahnen von rund 27 600 km), welche für die Kohlenbeförderung hauptsächlich in Betracht kommen, wurden gefahren an Kohlen und Kokes:

1888 . . .	118 475 000 t
1889 . . .	124 329 000 „
1890 . . .	126 412 000 „
dagegen 1883 nur .	99 960 000 „

Die Menge derselben auf den Kanälen beförderten Gegenstände ist dagegen fast unverändert geblieben, ja sie hat sich im vergangenen Jahre sogar nicht unwesentlich vermindert. Auf den acht größten für diesen Verkehr in Betracht kommenden Kanälen betrug die Beförderung von Kohlen und Kokes:

1883 . . .	7 091 000 t
1888 . . .	6 724 000 „
1889 . . .	7 019 000 „
1890 . . .	6 548 000 „

Das englische Blatt bemerkt hierzu: „Schwerlich werden solche Zahlen tröstlich sein für jene Theoretiker, welche da behaupten, die bei uns erzeugten Kohlen müßten auf den Kanälen und nicht auf den Eisenbahnen gefahren werden.“

Ueber einige Ergebnisse der Bergwerksindustrie in Rußland entnehmen wir der Zeitschrift L'Économiste Russe No. 8 vom 15./27. März und No. 10 vom 15./27. April 1891 folgende Zahlen.

Es betrug die Darstellung von

Roheisen (fonte):

	1879	1882	1886	1887	1888
	T o n n e n ¹⁾				
Ueberhaupt	432 642	462 523	532 095	612 437	666 923
Darunter:					
in Staatswerken	44 750	53 046	56 532	55 624	62 070
„ Privatwerken im Ural	268 412	256 533	291 678	333 544	338 280
„ „ im Moskaubecken	53 401	54 397	65 387	71 647	75 442
„ „ im Süden und Südwesten	17 126	32 338	50 410	68 115	88 987
„ „ in Polen	27 765	55 141	46 333	60 893	73 158

Eisen (fer):

Ueberhaupt	290 113	297 327	363 003	369 401	364 543
Darunter:					
in Staatswerken	10 906	8 398	14 289	18 393	16 487
„ Privatwerken im Ural	164 604	163 916	187 483	201 240	204 442
„ „ im Moskaubecken	32 478	44 947	27 054	30 218	36 606
„ „ in Polen	18 727	24 872	75 116	62 393	54 049
„ „ im Norden	20 630	24 896	31 406	33 971	26 234

Stahl (acier):

Ueberhaupt	210 005	247 670	241 791	225 480	222 200
Darunter:					
in Staatswerken (Ural)	2 569	5 304	4 371	5 328	4 578
„ Privatwerken im Ural	29 430	19 427	43 400	32 809	34 752
„ „ im Moskaubecken	56 303	53 752	29 129	37 102	40 051
„ „ in Polen	34 446	54 368	51 623	49 932	51 388
„ „ im Norden	81 850	90 495	74 060	57 491	50 823

Im Jahre 1888 waren in Rußland 330 Kohlenwerke im Betrieb, diese förderten 5,2 Millionen Tonnen Mineralkohlen und zwar:

4,6 Mill. t Steinkohlen,
0,5 „ „ Anthracit,
0,04 „ „ Braunkohlen.

¹⁾ 1 t = 61,05 Pud.

Davon:

	Steinkohlen t	Anthracit t	Braunkohlen t
in Polen	2 391 783	—	23 566
im Donetzbecken . .	1 723 674	516 453	—
„ Moskaubecken . .	276 250	—	—
„ Ural	208 962	—	—

Förderung von Mineralkohlen.

	1879	1882	1886	1887	1888
	T o n n e n				
Ueberhaupt	2 919 542	3 770 574	4 576 469	4 533 641	5 185 813
Davon:					
im Donetzbecken	1 253 048	1 740 380	2 107 368	2 055 437	2 240 127
in Polen	1 085 187	1 381 338	1 966 543	1 964 557	2 415 349
im Moskanbecken	468 309	399 676	256 386	288 110	276 250
„ Ural	66 923	200 711	198 312	163 343	208 962

Verbrauch an Kohlen seitens der Eisenbahnen.

	1880	1883	1887	1888	1889
	T o n n e n				
Anthracit aus dem Donetzbecken .	178 195	147 939	124 402	113 686	98 158
Steinkohlen aus dem Donetzbecken .	365 922	459 299	606 907	640 364	600 574
„ „ Zentralrussland . .	167 724	160 061	117 044	128 751	136 378
„ „ d. Ural u. Kaukasus	7 734	28 630	63 041	78 063	90 988
„ „ Polen	177 158	194 241	252 462	317 665	311 786
„ „ Schlesien	64 029	7 140	107	892	1 494
„ „ England	186 200	156 698	85 443	120 711	141 075
Ueberhaupt Mineralkohlen	1 182 712	1 224 516	1 272 170	1 415 519	1 398 079

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Januar, Februar und März 1891 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschließlich der bayerischen) Eisenbahnen.

a) Betriebsergebnisse.

	Länge	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
	km	im Ganzen	für das km	vom 1. April 1890 ab	vom 1. Januar 1891 ab
I. Jannar 1891.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen u. s. w.	33 339,69	79 608 868	2 388	816 873 733	10 200 432
gegen 1890	+ 794,82	- 2 200 274	- 125	+ 21 473 867	- 123 421
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	57 317	2 154	—	57 317
gegen 1890	—	+ 3 446	+ 130	—	+ 3 446
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,31	2 655 083	1 422	—	2 655 083
gegen 1890	—	+ 35 368	+ 19	—	+ 35 368
Summe A	35 233,51	82 321 268	2 336	816 873 733	12 912 832
gegen 1890	+ 794,82	- 2 161 460	- 117	+ 21 473 867	- 84 607
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1890	+ 107,26	+ 49 988	- 3	+ 151 617	+ 41 327
II. Februar 1891.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen u. s. w.	33 338,28	84 087 803	2 521	891 098 332	20 408 807
gegen 1890	+ 779,49	+ 3 994 462	+ 61	+ 24 266 899	- 245 065
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	53 077	1 995	—	109 857
gegen 1890	—	+ 2 170	+ 82	—	+ 4 387
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,31	2 954 783	1 583	—	5 613 263
gegen 1890	—	+ 407 875	+ 219	—	+ 446 357
Summe A	35 232,10	87 045 668	2 470	891 098 332	26 131 927
gegen 1890	+ 779,49	+ 4 404 507	+ 71	+ 24 266 899	+ 205 679

	Länge km	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1890 ab	vom 1. Januar 1891 ab
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung	1 342,72	692 248	516	4 868 040	606 143
gegen 1890	+ 107,36	+ 101 323	+ 38	+ 192 133	+ 116 341
III. März 1891					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen u. s. w.	33 339,69	97 980 287	2 939	978 221 327	31 712 422
gegen 1890	+ 781,63	+ 5 515 763	+ 99	+ 30 446 599	— 524 301
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	59 429	2 233	—	169 100
gegen 1890	—	+ 2 294	+ 86	—	+ 5 270
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 807,21	3 318 328	1 777	—	8 935 619
gegen 1890	—	+ 347 091	+ 186	—	+ 785 925
Summe A	35 233,42	101 358 044	2 877	978 221 327	40 817 141
gegen 1890	+ 781,63	+ 5 865 148	+ 105	+ 30 446 599	+ 266 894
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung	1 345,30	792 954	590	5 312 899	952 769
gegen 1890	+ 109,83	+ 95 788	+ 26	+ 210 514	+ 183 436

b) Zugverspätungen.

	Betriebslänge km	In den fahrplanmäßigen		
		Schnell-	Personen-	gemischten
		Zügen wurden zurückgelegt Zugkm		
Jahr 1890	36 154,59	26 903 987	104 166 431	31 216 524
Januar 1891	36 154,57	2 401 355	9 326 526	2 551 241
Februar 1891	36 155,38	2 161 494	8 438 789	2 339 660
März 1891	36 155,35	2 392 290	9 357 708	2 577 956

	Verspätungen der fahrplanmäßigen Personen- züge im			
	Jahre 1890	Januar 1891 ¹⁾	Februar 1891	März 1891
	Z ü g e			
Im Ganzen	45 806	18 308	3 960	3 748
Davon durch Abwarten verspäteter An- schlüsse	16 742	6 693	1 426	1 317
Also durch eigenes Verschulden . . .	29 064	11 615	2 534	2 431

c) Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle Fahrende Züge		Unfälle Beim Rangiren	Zahl der getödteten und verletzten Personen	
a) Januar 1891.			getödtet	verletzt
Entgleisungen 37	50	Reisende	5	38
Zusammen- stöße 7	52	Bahnbeamte u. Arbeiter .	56	298
Sa. 44	Sa. 102	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	1	3
Sonstige . . . 306		Fremde	17	17
		Sa. 79	351	
b) Februar 1891.			430	
Entgleisungen 12	27	Reisende	3	3
Zusammen- stöße 4	20	Bahnbeamte u. Arbeiter .	30	176
Sa. 16	Sa. 47	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	1	3
Sonstige . . . 192		Fremde	16	4
		Sa. 50	186	
c) März 1891.			236	
Entgleisungen 15	23	Reisende	5	3
Zusammen- stöße 1	19	Bahnbeamte u. Arbeiter .	31	182
Sa. 16	Sa. 42	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	—	—
Sonstige . . . 197		Fremde	17	10
		Sa. 53	196	
			248	

¹⁾ In Folge von Schneeverwehungen sind 822 Züge ganz und 398 streckenweise ausgefallen.

der am 1. April 1891 auf den preussischen Staatseisenbahnen mit Sicherheitskuppelungen an Stelle der Notten ausgerüsteten Eisenbahnwagen.¹⁾

Notizen.

673

Laufende No.	Direktions- bezirk	Anzahl der am 1. April 1891 vor- handenen Wagen					Von den am 1. April 1891 vorhandenen Wagen waren mit Sicherheits- kuppelungen ausgerüstet					Es bleiben noch mit Sicherheits- kuppelungen auszurüsten				
		Per- sonen- wagen	Post- wagen	Ge- päck- wagen	Güter- wagen	Zu- sam- men	Per- sonen- wagen	Post- wagen	Ge- päck- wagen	Güter- wagen	Zu- sam- men	Per- sonen- wagen	Post- wagen	Ge- päck- wagen	Güter- wagen	Zu- sam- men
		St ü c k					St ü c k					St ü c k				
1	Altona . . .	909	71	187	6137	7304	874	71	145	2516	3606	35	—	42	3621	3696
2	Berlin . . .	2347	127	432	18625	21531	2345	127	401	10637	13510	2	—	31	7968	8021
3	Breslau . . .	1188	91	435	24516	26230	1133	91	430	15364	17018	55	—	5	9152	9212
4	Bromberg . . .	1808	101	474	15338	17811	1806	101	474	7406	9879	—	—	—	7932	7932
5	Cöln (linksrh.) .	1467	94	420	20482	22463	1467	94	420	15726	17707	—	—	—	4756	4756
6	Cöln (rechtsrh.) .	1222	64	611	36174	38071	1220	64	606	26826	28715	2	—	5	9349	9356
7	Elberfeld . . .	717	48	265	23593	24823	717	48	265	16798	17898	—	—	—	6795	6795
8	Erfurt . . .	143	90	314	10527	12364	1429	90	314	8599	10432	4	—	—	1928	1932
9	Frankfurt . . .	1129	73	288	7124	8614	1129	73	288	7077	8567	—	—	—	47	47
10	Hannover . . .	1656	90	459	15108	17343	1656	90	459	10717	12952	—	—	—	4391	4391
11	Magdeburg . . .	1652	159	381	16199	18321	1582	159	381	10417	12539	—	—	—	5782	5782
Zusammen		15578	1006	4266	193823	214675	15480	1006	4183	13202	152753	98	—	83	61741	61922

¹⁾ Vergl. zuletzt Archiv 1890 S. 876 f. und die daselbst angezogenen Vorgänge.

Ueber die Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen in
République française No. 106

Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge			
	am 31. Dezember des Jahres		im Durchschnitt während des Jahres	
	1889	1890	1889	1890
	Kilometer			
Große Gesellschaften.				
Nordbahn	3 596	3 596	3 596	3 596
Ostbahn	4 368	4 368	4 368	4 368
Westbahn	4 718	4 718	4 631	4 718
Paris nach Orléans	6 040	6 071	6 019	6 062
Paris—Lyon—Mitteländisches Meer	8 084	8 192	8 081	8 124
Rhône—Mont-Cenisbahn	132	132	132	132
Südbahn	2 956	2 970	2 911	2 963
Pariser Gürtelbahn	32	32	32	32
Große Pariser Gürtelbahn . . .	141	141	141	141
Summe	30 016	30 169	29 800	30 136
Staatsbahnen	2 629	2 658	2 625	2 647
Verschiedene Gesellschaften . . .	432	551	374	465
Nicht konzessionirte Bahnen . . .	264	309	258	270
Gesamtsumme	33 189	33 535	32 905	33 366

den Jahren 1889 und 1890 entnehmen wir dem Journal officiel de la vom 19. April 1891 die nachstehende Uebersicht.

Einnahme Jahr		Unterschied von 1890 gegen 1889	Für das Kilometer			
			Einnahme		Unterschied von 1890 gegen 1889	
1889	1890		1889	1890	im Ganzen	in Prozenten
Francs						
187 841 078	186 199 236	— 1 141 842	52 097	51 790	— 317	— 0,61
140 023 122	139 061 859	— 961 263	82 130	81 837	— 293	— 0,91
144 998 800	140 739 790	— 4 259 010	31 810	29 830	— 1 480	— 4,73
168 154 026	164 447 196	— 3 706 830	27 937	27 139	— 798	— 2,86
345 524 569	347 526 080	+ 2 001 461	43 024	42 778	— 246	— 0,57
5 212 597	4 975 357	— 237 240	39 489	37 692	— 1 797	— 4,55
87 021 896	89 602 321	+ 2 580 425	29 894	30 240	+ 346	+ 1,16
6 901 266	6 353 018	— 548 248	215 665	198 532	— 17 133	— 7,94
4 206 671	4 375 898	+ 169 227	29 835	31 035	+ 1 200	+ 4,02
1 089 884 025	1 063 280 705	— 6 103 320	36 557	35 946	— 611	— 1,67
35 139 756	36 030 000	+ 890 244	13 387	13 612	+ 225	+ 1,68
6 703 228	7 231 710	+ 528 482	17 923	15 552	— 2 371	— 13,13
949 506	1 110 330	+ 160 824	3 680	4 112	+ 432	+ 11,74
1 182 176 515	1 127 652 745	— 4 523 770	34 407	33 796	— 611	— 1,78

Die Trambahnen in den Niederlanden in 1889¹⁾. Die wichtigsten Betriebsergebnisse der niederländischen Trambahnen sind nachstehend für die Jahre 1888 und 1889 vergleichend zusammengestellt:

	1888	1889
Anzahl der Trambahnunternehmungen . . .	44	48
Betriebslänge derselben km	893	²⁾ 914
davon zweigeleisig "	65	68
Es wurden betrieben:		
mit Lokomotiven "	528	538
„ Pferden und Lokomotiven "	248	247
„ Pferden "	117	129
Befördert sind:		
Reisende (annähernd) Anz.	30 870 595	32 901 007
Güter t	247 003	259 095
Gepäckstücke Anz.	24 584	36 264
Frachtgut ^{Wagen-} ladungen	644	615
Vieh Stück	5 197	7 557
Die Einnahme betrug:		
im Personenverkehr fl	3 386 767	3 596 790
„ Güterverkehr "	321 678	332 496
überhaupt (einschließlich Nebeneinnahmen) "	3 755 250	3 975 458

¹⁾ Vergl. „Die Trambahnen in den Niederlanden in 1888“. Archiv 1890. S. 486. Die Angaben sind einem amtlichen niederländischen Berichte (Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen over het jaar 1889. Uitgegeven door het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid) entnommen.

²⁾ Davon haben eine Spurweite von 1,435 m im Ganzen 343 km

„ 1,41/1,42 „ „ „	59 „	} = 914 km.
„ 1,067 „ „ „	374 „	
„ 1,0 „ „ „	87 „	
„ 0,75 „ „ „	51 „	

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Prozessrecht.

Beschluß des königl. Kammergerichts in Berlin vom 6. Oktober 1890.

Haben die ordentlichen Gerichte dem Ersuchen der Disziplinarbehörden oder deren Vorsteher um zeugeneidliche Vernehmung bestimmter Personen im Wege der Rechtsabhilfe zu entsprechen? — Welche Rechtsmittel sind im Falle der Versagung der Rechtsabhilfe gegen den Beschluß des darum angegangenen Amtsgerichts gegeben?

Die am 7. und 20. Dezember 1888 erschienene F.'er Zeitung enthielt zwei Artikel, in welchen die in Aussicht genommene Versetzung mehrerer Eisenbahnsekretäre aus dem Eisenbahndirektionsbezirk H. in andere Direktionsbezirke besprochen wurde. Da nach Auffassung des Eisenbahndirektionspräsidenten in H. diese Artikel eine ungehörige Kritik und eine verlenmderische Deutung von Mafsregeln der Verwaltung enthielten und auch anzunehmen sei, dafs ein Eisenbahnbeamter jene Artikel verfaßt habe, so ersuchte der genannte Präsident das Amtsgericht in Frankfurt a/M., den Redakteur der F.'er Zeitung als Zeugen eidlich über seine Wissenschaft zur Sache, insbesondere auch über den Verfasser der Artikel zu vernehmen, im Weigerungsfalle aber gegen denselben von den gesetzlichen Zwangsmafsregeln Gebrauch zu machen. Der von dem Amtsgericht zu seiner Vernehmung geladene Redakteur erklärte, dafs ihm der Verfasser der Artikel bekannt sei, dafs er jedoch dessen Namhaftmachung verweigere. Das Amtsgericht sandte hierauf am 26. März 1889 die Akten dem Eisenbahndirektionspräsidenten in H. unter dem Bemerken zurück, dafs es die Anwendung der Bestimmungen der Strafprozessordnung über den Zeugnisszwang auf den vorliegenden Fall für ausgeschlossen erachte und die Ladung des Redakteurs lediglich zu dem Zwecke erfolgt sei, um ihm Gelegenheit zu bieten, eine Erklärung abzugeben, falls er hierzu bereit sein sollte. Hiergegen legte der Präsident der Eisenbahndirektion die Beschwerde bei dem Oberlandesgericht in Frankfurt a/M. unter dem Antrage ein, das

dortige Amtsgericht zur eidlichen Vernehmung des Zeugen anzuweisen. Das Oberlandesgericht beschloß jedoch: daß der Beschwerde wegen Unzuständigkeit des Gerichts nicht stattzugeben wäre. Denn die §§ 157—160 des Gerichtsverfassungsgesetzes seien direkt nicht anwendbar, weil sie sich nur auf die ordentliche streitige Gerichtsbarkeit bezögen, zu welcher Disziplinarsachen nicht gehörten und weil sie ferner ein von einem Gericht an ein anderes Gericht ergangenes Ersuchen voraussetzten. Das Gleiche gelte von dem § 87 des preussischen Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz, da derselbe gleichfalls nur die Rechtshilfe, welche die Gerichte sich gegenseitig zu leisten hätten, behandle und weil zu den dort erwähnten Angelegenheiten nach § 110 des Ausführungsgesetzes Disziplinarsachen nicht zu rechnen wären. Einer analogen Anwendung des § 160 des Gerichtsverfassungsgesetzes stehe zunächst die Bestimmung des § 159 a. a. O. entgegen, nach welcher dem Ersuchen um Rechtshilfe — abgesehen von Ausnahmen — unbedingt Folge zu leisten sei, weil die gesetzliche Voraussetzung, welche zu dieser Vorschrift geführt habe, bei Verwaltungsbehörden nicht zutrefte; es stehe ferner entgegen der § 110 des Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz, aus welchem sich ergebe, daß bezüglich der Ersuchen der Disziplinarbehörden die vor dem 1. Oktober 1879 in Geltung gewesenen Bestimmungen maßgebend seien. Zuständig zur Entscheidung über die Beschwerde wären auf Grund der §§ 26, 40 und 51 des Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz das Landgericht in Frankfurt a/M. und das Kammergericht in Berlin. Der Präsident der Eisenbahndirektion führte hierauf bei dem Landgericht in Frankfurt a/M. über die Entscheidung des dortigen Amtsgerichts Beschwerde, und legte, als dieselbe verworfen wurde, schließlich die weitere Beschwerde bei dem königlichen Kammergerichte ein. Das letztere wies indessen diese Beschwerde wegen Unzuständigkeit des Gerichts mit folgender Begründung zurück:

Das Rechtsmittel der weiteren Beschwerde findet nur in solchen Angelegenheiten statt, welche bis zum 1. Oktober 1879 durch Einzelrichter zu erledigen waren. Es sind aber keine gesetzlichen Vorschriften vorhanden, welche früher die Erledigung der Requisitionen den Einzelrichtern zugewiesen hätten. Dies gilt zunächst für den Geltungsbereich der Verordnung vom 2. Januar 1849 (G.-S. S. 1). Denn unter den im § 22 dieses Gesetzes den Einzelrichtern zugewiesenen Geschäften sind die Erledigungen von Requisitionen nicht aufgeführt. Soweit diese Erledigung tatsächlich durch einzelne Richter stattfand, handelten dieselben als Deputierte und Vertreter des Kreisgerichts. Dies traf auch für die Gerichtskommissarien zu, da dieselben nach § 21 der Verordnung Mitglieder des Kreisgerichts waren. Auch die für den Bezirk der vormaligen freien

Reichsstadt Frankfurt a/M. ergangenen Gesetze — insbesondere das Organisationsgesetz vom 16. September 1856 und das Gerichtsverfassungsgesetz von demselben Datum — enthalten keine Bestimmungen, nach welchen die Requisitionssachen von Einzelrichtern zu erledigen gewesen wären. (Frankf. G.-S. 221, 223, 241 ff.) Das Vorhandensein einer derartigen Vorschrift ist auch nicht aus der im J.-Min.-Bl. für 1867 S. 54 gegebenen Darstellung der für den Bezirk Frankfurt a/M. geltenden Gerichtsverfassung zu entnehmen. Der § 63 der Strafprozessordnung vom 25. Juni 1867 betrifft nur das sogenannte Ermittlungsverfahren in Strafsachen und regelt nur das Verhältniß zwischen der Staatsanwaltschaft und dem zur Vornahme der Ermittlungen berufenen Polizeirichter. Hiernach fehlt eine nothwendige formelle Vorbedingung für die Zulässigkeit der weiteren Beschwerde aus dem angeführten § 51. Diese Zulässigkeit war aber auch noch aus folgender Erwägung zu verneinen:

Das von dem Vorsteher einer Disziplinarbehörde an ein Gericht ergangene Ersuchen um eidliche Vernehmung von Zeugen zum Zwecke der Ermittlung und u. U. disziplinarischen Bestrafung eines Beamten bewegt sich auf dem Gebiete der Rechtshilfe.

Denn in solchem Falle handelt es sich um die Durchführung des staatlichen Rechts auf disziplinarische Bestrafung pflichtvergessener Beamten mittels gerichtlicher Hilfe. Wenn dem Vorsteher einer Disziplinarbehörde — wie dies nach dem Gesetze vom 17. Juni 1880 auch für die Präsidenten der Eisenbahndirektionen zutrifft — die Befugniß beigelegt ist, die ihm unterstellten Beamten mit Warnungen, Verweisen und Geldbussen zu bestrafen und gegen sie unter Umständen die Einleitung des Disziplinarverfahrens zu verfügen, so müssen ihm auch die Mittel zustehen, diese Rechte auszuüben. Zählt er zu diesen Mitteln nach Lage des Falls die eidliche Vernehmung der Zeugen, und ersucht er — von der Ansicht ausgehend, daß das Gericht seiner Requisition um eidliche oder zwangsweise Vernehmung der Zeugen stattzugeben verpflichtet sei — das Gericht um Vornahme dieser Amtshandlung, so stellt sich eine solche Requisition als ein Ersuchen um Rechtshilfe dar, über welches von dem Gerichte nach Maßgabe der einschlagenden Gesetze zu befinden ist. Dieses Recht der Disziplinarbehörden und ihrer Vorsteher auf gerichtliche Unterstützung ergibt sich schon aus dem staatsrechtlichen Zwecke dieser Behörden und findet überdies seine ausdrückliche gesetzliche Begründung in § 88 der Verordnung vom 2. Januar 1849, welcher lautet:

In den Verhältnissen der Gerichte zu den Verwaltungsbehörden wird durch das gegenwärtige Gesetz nichts geändert. Sie sollen sich gegenseitig bei Erledigung der ihnen obliegenden Geschäfte Unterstützung leisten.

Diese Bestimmung gilt noch gegenwärtig, da die mit dem 1. Oktober 1879 in Kraft getretenen neuen Organisationsgesetze hinsichtlich des Verhältnisses der preussischen Verwaltungsbehörden und Gerichte keinerlei und sonach auch keine abweichenden Vorschriften enthalten. Jener § 38 spricht einen eminent staatsrechtlichen Grundsatz aus und gilt sonach auch für den Bezirk der vormaligen freien Reichsstadt Frankfurt a/M., da durch die Einverleibung dieses Gebiets in die preussische Monarchie das für die letztere geltende Staatsrecht — auch ohne ausdrückliche Bestimmung — in jenes Gebiet eingeführt wurde. Hiernach ist davon auszugehen, daß das an das Amtsgericht in Frankfurt a/M. ergangene Ersuchen die Gewährung von Rechtshilfe zum Gegenstande hat. Hinsichtlich der Rechtsmittel über verweigte oder zugelassene Rechtshilfe sind nun aber in dem preussischen Ausführungsgesetze vom 24. April 1878 — soweit dasselbe reicht — Spezialbestimmungen ergangen, welche den Instanzenzug in anderer Weise regeln, als er sonst hinsichtlich der Rechtsmittel gegen die Entscheidungen der Amtsgerichte bestimmt ist. In den Motiven zu § 32 des Entwurfs des Ausführungsgesetzes (§ 40 d. Ges.) ist bemerkt:

„Eine Ausnahme von dieser Regel (des § 32) bildet der § 80 (jetzt § 87). Beschwerden über Gewährung oder Verweigerung der Rechtshilfe werden von den Oberlandesgerichten entschieden.“
(Amtliche Materialien S. 59).

Hieraus ergibt sich unzweideutig, daß — soweit das Ausführungsgesetz vom 24. April 1878 reicht — die Grundsätze über Gewährung von Rechtshilfe nur aus dem § 87 dieses Gesetzes entnommen werden können und daß somit — könnte die Entscheidung der vorliegenden Frage überhaupt aus dem gedachten Gesetze entnommen werden — nur der § 87 dieses Gesetzes zur Anwendung gelangen könnte, nach welchem nicht die in § 51 vorgesehene weitere Beschwerde, sondern nur das in § 87 vorgesehene Rechtsmittel statthaft sein würde.

Ist nach alledem das Rechtsmittel der weiteren Beschwerde im untergebenen Falle unter allen Umständen ausgeschlossen, so fragt es sich, nach welchen Vorschriften überhaupt die Frage über das im vorliegenden Falle gegebene Rechtsmittel zu lösen ist. Nur dieses Rechtsmittel steht in Frage.

Denn der Grundsatz selbst, daß auch in Fällen der vorliegenden Art Rechtshilfe geleistet werden muß, ist, wie bereits erwähnt, aus dem § 38 des Gesetzes vom 2. Januar 1849 zu entnehmen und folgt auch aus der Natur der Sache, da der Gesetzgeber den Verwaltungsbehörden nicht die Aufgabe zuweisen konnte, über die Einleitung einer Disziplinaruntersuchung zu beschließen und ihnen zugleich die Mittel versagen konnte, ohne welche

diese Aufgabe nicht zu lösen war. Nicht dieser Rechtsgrundsatz also, sondern das bei Beachtung desselben einzuschlagende Verfahren, über welches § 38 a. a. O. nichts bestimmt, steht hier in Frage.

Es handelt sich nun hier um die Rechtshilfe in Disziplinarsachen. Wäre die Rechtshilfe von einem Disziplinargericht verlangt, so wäre zu befinden, ob nicht lediglich § 87 des Ausführungsgesetzes und das darin verordnete Verfahren Platz greift. Es liesse sich in dieser Beziehung geltend machen, daß, wenn auch § 110 dieses Gesetzes bestimmt, „daß die Gerichtsbarkeit der Disziplinargerichte und der Militärgerichte, sowie die gesetzlichen Bestimmungen über die Kriegsgerichte von den Vorschriften dieses Gesetzes nicht berührt werden“, hieraus noch nicht mit absoluter Nothwendigkeit folge, daß für die Rechtshilfe, welche die ordentlichen Gerichte den Disziplinargerichten und namentlich auch den Militärgerichten an Erfordern zu leisten haben, nicht der § 87 maßgebend sein könne und müsse. Es könne vielmehr der § 110 sehr wohl auch auf das Verfahren vor den Disziplinar- und Militärgerichten beschränkt werden.

Aber diese Frage steht hier nicht zur Entscheidung, weil im vorliegenden Falle die Rechtshilfe nicht von einem Disziplinargericht bean-
sprucht wird.

Muß auch anerkannt werden, daß der Vorsteher der Verwaltungsbehörde, wenn er gemäß § 23 No. 2 des Gesetzes vom 21. Juli 1852 über die Einleitung des Disziplinarverfahrens beschließt, ebenso wie wenn er gemäß §§ 18, 19 daselbst Warnungen, Verweise oder Geldbußen verhängt, richterliche Funktionen ausübt, so kann er doch nicht als Disziplinargericht bezeichnet werden, und da der § 87 des Ausführungsgesetzes nur von der Rechtshilfe unter Gerichten handelt, so kann im untergebenen Falle jedenfalls von einer direkten Anwendung dieser Vorschrift nicht die Rede sein.

Verneint man aber die Anwendung des Ausführungsgesetzes auf Disziplinarsachen im Hinblick auf § 110 des Gesetzes und eine Aeußerung in den Motiven (S. 22), so ist entscheidend, daß die Vorschriften der §§ 158 ff. des Gerichtsverfassungsgesetzes auf den vorliegenden Fall entsprechende Anwendung finden müssen.

Die preussischen Disziplinalgesetze enthalten über das in Disziplinarsachen zu beobachtende Verfahren keineswegs erschöpfende Bestimmungen und zwar deshalb nicht, weil der Gesetzgeber davon ausgegangen ist, daß ergänzend und ausfüllend die Vorschriften über das jedesmal geltende gemeine Strafverfahren Platz zu greifen hätten. In dieser Beziehung ist in den Motiven zu dem Disziplinalgesetze vom 9. April 1879 hervorgehoben:

„Die Disziplinalgesetze gehen augenscheinlich davon aus, daß die allgemeinen Vorschriften über das Strafverfahren nicht ohne Wei-

teres ergänzende Anwendung finden. Das Disziplinarverfahren ist an sich keine Spezies des allgemeinen Strafverfahrens. Auererseits hat es bisher keinem Bedenken unterlegen, die allgemeinen Vorschriften des Strafprozesses, soweit dieselben mit dem Wesen und dem Zwecke des Disziplinarverfahrens vereinbar sind, z. B. die Vorschriften über Vernehmung der Zeugen, deren Ladung, Zwang zum Erscheinen und Beeidigung ergänzend zur Anwendung zu bringen. Von demselben Gesichtspunkte ist das Reichsbeamten-gesetz vom 31. März 1873 bei Regelung des Disziplinarverfahrens ausgegangen. Bei dieser Sachlage wird man auch in Zukunft, so lange die bestehenden Disziplinalgesetze noch in Kraft bleiben, unbedenklich (der Rechtsprechung?) die Prüfung und Entscheidung der Frage überlassen können, inwieweit die Vorschriften des gewöhnlichen Strafprozesses, also der deutschen Strafprozeßordnung auf das Disziplinarverfahren subsidiäre Anwendung finden.“

(Drucksachen des Herrenhauses 1878/79 No. 17 S. 28, vergl. ferner Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1878/79 No. 197 S. 2).

Von Seiten des früheren preussischen Obertribunnals ist die analoge Anwendbarkeit der Vorschriften des gewöhnlichen Strafverfahrens auf das Disziplinarverfahren, insbesondere bezüglich des Zeugniszwanges vor Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens in konstanter Rechtsprechung zur Geltung gebracht worden. (Vergl. Goltdammer, Archiv Bd. 9 S. 57, 487; Bd. 10 S. 820; Bd. 14 S. 486; Oppenhoff, Rechtsprechung Bd. 7 S. 315; Bd. 14 S. 522; Bd. 15 S. 18; Bd. 16 S. 575).

Erst in der deutschen Rechtsanwaltsordnung ist — anscheinend unter Berücksichtigung der bei dem bisherigen Zustande immerhin entstandenen Zweifel — in den das Disziplinarverfahren betreffenden Vorschriften ausdrücklich auf die Strafprozeßordnung Bezug genommen, das Zeugniszwangsverfahren zum Gegenstande einer besonderen Vorschrift gemacht und für den Fall einer Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen durch einen ersuchten Richter bestimmt worden: daß auf dieses Ersuchen die §§ 158—160, 166 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechende Anwendung finden. (Rechtsanwaltsordnung §§ 66, 86, 87) Hiernach sind auf das Disziplinarverfahren, soweit die Disziplinalgesetze nicht selbst Bestimmungen enthalten, die über das gemeine Strafverfahren geltenden Vorschriften, soweit dieselben mit dem Wesen und dem Zwecke der Disziplinalgesetze vereinbar sind, für anwendbar zu erachten, wobei der Umstand, ob die betreffende Vorschrift gerade in der Strafprozeßordnung enthalten ist oder nicht, unerheblich erscheint. Entscheidend ist nur, daß sich die vielleicht anzuwendende Bestimmung als eine das gemeine Strafrecht betreffende

darstellt: in welches einzelne Gesetz sie aufgenommen worden, ist gleichgültig. So würden die Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes über die Zuziehung von Dolmetschern bei Verhandlungen mit Personen, welche der deutschen Sprache nicht mächtig sind, auch in Disziplinarsachen zweifellos zur Anwendung zu bringen sein. Es betreffen aber auch die Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes über die Rechtshilfe das gemeine Strafverfahren. Denn sie ordnen das Verfahren für den Fall, daß das Gericht eine auf dem Gebiete der Strafrechtspflege erforderliche Handlung nicht selbst vorzunehmen vermag. Da nun das Disziplinalgesetz vom 21. Juli 1852 für den vorliegenden Fall der von dem Vorsteher einer Verwaltungsdisziplinarbehörde erbetenen Rechtshilfe keine Vorschrift giebt, auch der § 187 des Ausführungsgesetzes nicht zutrifft, so rechtfertigt es sich, die Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes über die Rechtshilfe, soweit sie mit dem Wesen der disziplinarrechtlichen Vorschriften vereinbar sind, also entsprechend anzuwenden. Anwendbar erscheint dann insbesondere auch der § 160 a. a. O., welcher bei verweigerter Rechtshilfe die Anrufung eines höheren Gerichts zuläßt und zur Entscheidung das Oberlandesgericht, zu dessen Bezirke das ersuchte Gericht gehört, bestimmt. Eine solche Anwendung sichert — wie auf dem Gebiete der ordentlichen Gerichtsbarkeit, — so auch für Disziplinarsachen in dem vorliegenden, von einer direkten Gesetzesvorschrift nicht betroffenen Falle die nicht zu entbehrende Rechtshilfe und damit die Durchführung der Disziplinarrechtspflege und steht sonach mit dem Wesen und dem Zwecke der Disziplinalgesetze in vollem Einklang. Einer entsprechenden Anwendung steht auch nicht entgegen, daß die §§ 157 ff. das Ersuchen eines zur Vornahme der ersuchten Handlung selbst zuständigen Gerichts voraussetzen, die dort gewährte Rechtshilfe also zur Voraussetzung hat, daß die ersuchende Behörde zur Vornahme der Handlung selbst zuständig und zu dieser Vornahme nur aus territorialen Verhältnissen gehindert ist. Diese Voraussetzung trifft im untergebenen Falle allerdings nicht zu, da der Vorsteher der Verwaltungsbehörde zur Zeit, wo ein Disziplinarverfahren gegen eine bestimmte Person noch nicht eingeleitet ist, vielmehr erst diese Einleitung in Frage steht, zur eidlichen Vernehmung von Zeugen nicht zuständig ist. Aber daraus könnte doch nur hergeleitet werden, daß die offenbar auf dem gedachten Grundsatz beruhende Beschränkung des § 159 Abs. 2, wonach das Ersuchen nur abgelehnt werden kann, wenn die vorzunehmende Handlung nach dem Rechte des ersuchten Gerichts verboten ist, für den vorliegenden Fall nicht zutrifft, — eine Frage, die hier nicht zu entscheiden ist, vielmehr der Entscheidung des im einzelnen Falle zuständigen Oberlandesgerichts nach den konkreten Verhältnissen überlassen werden muß. Für den vorliegenden Fall muß die Erwägung aus-

reichen, dafs, während die Pflicht zur Gewährung der Rechtshilfe schon aus dem § 38 des Gesetzes vom 2. Januar 1849 und aus der Natur der Sache herzuleiten ist, für das dabei zu beobachtende Verfahren, insbesondere für das gegebene Rechtsmittel die Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechende Anwendung finden müssen, soweit sich dies mit dem eigenthümlichen Charakter der Disziplinargesetze verträgt. Es kann hierbei auch nicht von einer ungesetzlichen Erweiterung der Befugnisse der Verwaltungsbehörde die Rede sein, da es eben augenscheinlich im Willen des Gesetzgebers gelegen hat, dem Vorsteher der Verwaltungsbehörde nicht die Mittel zu versagen, deren er bedürftig ist, um die ihm zugewiesene Aufgabe, über die Einleitung eines Disziplinarverfahrens zu entscheiden, zu erfüllen.

In der vorliegenden Sache scheint der in den Entscheidungen für Strafsachen, Bd. 19 S. 438, veröffentlichte Beschlufs des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1889 ergangen zu sein, wenn auch die von dem Beschwerdeführer vorgelegten Akten nichts darüber enthalten, dafs gegen den Beschlufs des Oberlandesgerichts in Frankfurt a/M. die Beschwerde an das Reichsgericht ergriffen worden wäre. Vor dem Reichsgericht handelte es sich aber nur um die Frage: ob das Reichsgericht zu einer Entscheidung in Landesdisziplinarsachen auf Grund der analogen Anwendung der Bestimmung im § 160 des Gerichtsverfassungsgesetzes zuständig wäre, nach welcher das Reichsgericht zu entscheiden hat, wenn die Rechtshilfe für unzulässig erklärt worden und das ersuchende, sowie das ersuchte Gericht den Bezirken verschiedener Oberlandesgerichte angehören. Das Reichsgericht hat seine Zuständigkeit verneint, und der entscheidende Grund, weshalb dies geschehen, kann auch nur für zutreffend erachtet werden.

Das Reichsgericht führt aus, dafs die Bestimmung des zweiten Satzes des § 160, welche die Zuständigkeit des Reichsgerichts zur Erledigung der weiteren Beschwerde gegen Beschlüsse der Oberlandesgerichte unter ganz bestimmten Voraussetzungen begründe, die Eigenschaft des Reichsgerichts als gemeinschaftliches Obergericht voraussetze, das Reichsgericht aber diese Eigenschaft den Landesverwaltungsbehörden gegenüber nie haben könne. Dieser Ansicht kann nur beigetreten werden. Es folgt daraus aber nur, dafs in Fällen der vorliegenden Art — eben wieder der Natur der Disziplinarvorschriften und dem Charakter der Disziplinarbehörden entsprechend — gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts eine weitere Beschwerde an das Reichsgericht unzulässig ist, das Oberlandesgericht vielmehr, wie im Falle des § 87 des Ausführungsgesetzes, endgültig entscheidet.

Durch den in der gegenwärtigen Sache von dem Kammergericht gefaßten Beschlufs sollte — wie bereits erwähnt — nicht die Frage entschieden werden, ob der § 87 des Ausführungsgesetzes auf die von Disziplinargerichten erforderte Rechtshilfe Anwendung finde. Bejaht man diese Frage aus den oben ebenfalls angedeuteten Gründen, so könnte sich die entsprechende Anwendung der Vorschrift im § 87 auf den Fall in Rede rechtfertigen und man käme dann zu dem nämlichen Resultat, daß das Kammergericht zur Entscheidung unzuständig ist, die endgültige Entscheidung vielmehr dem betreffenden Oberlandesgericht gebührt.

Unzutreffend erscheint der Hinweis der Strafkammer des Landgerichts in Frankfurt a/M., daß eine Remedur gegen Verfügungen der vorliegenden Art nur im Aufsichtswege stattfinden könne. Denn der in Betracht kommende § 23 des Disziplinargesetzes vom 9. April 1879 erscheint nach seinem Inhalte nur dann, wenn es sich um Zuwiderhandlungen wider formelle Vorschriften der Dienstordnung handelt, nicht aber in solchen Fällen anwendbar, in welchen der Richter eine Handlung aus rechtlichen Bedenken, nämlich deshalb ablehnt, weil deren Vornahme nach Lage der einschlagenden Gesetze unstatthaft sei. Entscheidungen dieser Art können nur durch Anrufung des höheren Gerichts angegriffen werden. Dies ergibt sich auch aus § 85 des Ausführungsgesetzes und den zu dieser Bestimmung gegebenen Motiven.

Aus vorstehenden Ausführungen erhellt, daß zur Entscheidung über Beschwerden, welche sich gegen den Beschlufs des Amtsgerichts in Frankfurt a/M. vom 26. März 1889 richten, und zu welchen auch die hier vorliegende Beschwerde vom 1. August d. J. gehört, nicht das Kammergericht, sondern das Oberlandesgericht in Frankfurt a/M. zuständig ist. Das Kammergericht hat auch bereits früher in Fällen, in welchen bei verweigerter Rechtshilfe in Disziplinarsachen die weitere Beschwerde aus § 51 des Ausführungsgesetzes bei ihm erhoben worden, zur Entscheidung sich für unzuständig erklärt, während in Fällen der vorliegenden Art, soweit sie den Bezirk des Kammergerichts betrafen, der Strafsenat des Kammergerichts sich für zuständig erachtet hat.

Wegerecht.

Erkenntniß des Obergerwaltungsgerichts (IV.) Senat vom 30. Januar 1891 in Sachen der Gemeinde V., Klägerin und Berufungsklägerin, gegen den königl. Landrath zu L., sowie den Eisenbahnfiskus.

Nach hannoverschem Rechte ist die Bestimmung darüber, welche Wege als öffentliche angelegt werden sollen, ausschließend den Gemeinden vorbehalten, und steht einem seitens Eisenbahnverwaltung hergestellten Wege nicht schon umdeswillen die Eigenschaft eines öffentlichen Weges zu, weil er als solcher in dem festgestellten Plane für die Bahnanlage ausgewiesen ist.

Aus den Gründen.

Auf der V.er Feldmark führt vom dortigen Bahnhofe der W.-B. Eisenbahn zum V.-R.er Kommunikationswege ein Weg, welcher bis zu dem daran belegenem K.schen Häuslingshause gepflastert ist. Der beklagte königl. Landrath hat der Gemeinde V. durch Verfügung vom 18. Februar 1890 aufgegeben, die etwa 120 Schritt lange Strecke von der Pflasterung ab bis zu dem Kommunikationswege „in gehörigen Stand zu setzen“, und hat auf den erhobenen Einspruch diese Anordnung durch Beschluß vom 11. März 1890 aufrecht erhalten. Die hiergegen von der Gemeinde angestellte Klage ist durch Erkenntniß des Bezirksausschusses zu L. vom 3. Juli 1890 zurückgewiesen. Der gegen diese Entscheidung klägerischerseits eingelegten Berufung mußte stattgegeben werden. . . .

Die Entstehungsgeschichte des Weges stellt außer Zweifel, daß derselbe von der Eisenbahnunternehmerin ausschließend für den Verkehr mit dem Bahnhofe angelegt worden ist und auch jetzt noch lediglich der Eisenbahnverwaltung zu diesem Zwecke zur Verfügung steht. Sollte unter Zustimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde künftighin einmal eine Umgestaltung oder Verlegung des Bahnhofes eintreten, so würde zweifellos auch der Weg nach seiner jetzigen Verfassung, ohne daß die Wegpolizeibehörde dabei mitzuwirken hätte, von der Eisenbahnverwaltung verändert oder eingezogen werden können. Der Weg ist daher in dem Sinne, wie das Eisenbahnunternehmen überhaupt als ein Privatunternehmen anzusehen ist, als Zubehör der Eisenbahnanlage ein Privatweg im Sinne des gemeinen Wegerechts, und es bedarf keiner Ausführung, daß diese rechtliche Natur des Weges weder dadurch geändert werden kann, daß der Eisenbahnfiskus zur Zeit bezüglich des Weges thatsächlich Privatrechte nicht geltend macht, noch dadurch, daß das K.sche Gehöft an dem Wege belegen oder etwa erst daran aufgebaut ist.

(Vergl. Entscheidungen des Obergerwaltungsgerichts Bd. IX S. 246, Archiv f. Eisenbahnwesen 1883, S. 402; 1884, S. 47, Bd. X S. 216 ff., Archiv f. Eisenbahnwesen 1884, S. 240 und 576, Bd. XV S. 288, Archiv f. Eisenbahnwesen 1888, S. 277 und 601, Bd. XVII S. 312 ff.; Archiv f. Eisenbahnwesen 1890 S. 720 f. Preussisches Verwaltungsblatt Jahrgang X S. 500 u. a.).

Ist der Weg sonach, auch im Sinne des § 6 des hannoverschen Wegegesetzes vom 28. Juli 1851, ein Privatweg, so würde er schon nach den Schlussworten des vom Vorderrichter als maßgebend erachteten § 9 ebendort den Gemeindewegen von V. nicht zugerechnet werden können. Dieser § 9 stellt außerdem, wie aus seiner Ueberschrift unzweideutig erhellt, lediglich den Begriff von Gemeindewegen, den im § 13 a. a. O. behandelten Landstraßen gegenüber, fest. Derselbe bietet zwar einen festen Anhalt dafür, welche Wege bei Erlaß des hannoverschen Wegegesetzes vom Jahre 1851 schon als Gemeindewege vorhanden und in das nach Vorschrift des § 10 a. a. O. anzulegende Verzeichniß einzutragen waren, sowie dafür, nach welchen Gesichtspunkten die der Gemeinde hinsichtlich der Anlegung der Gemeindewege gewährten Befugnisse seitens der Gemeinde selbst ausgeübt, wie von deren Aufsichtsbehörde überwacht werden sollen.

Dagegen beantwortet ausschließlich der § 11 a. a. O., indem er jene Befugnisse feststellt, die Frage, wie künftig, d. h. seit Erlaß des Wegegesetzes, Gemeindewege entstehen können, und zwar dahin:

„die Gemeinde bestimmt, welche Wege als Gemeindewege anzulegen, aufzugeben, oder für solche zu erklären seien, vorbehaltlich der Entscheidung etwaiger Beschwerden Betheiligter durch die der ländlichen oder städtischen Gemeinde vorgesetzte Verwaltungsbehörde.“

Der dabei in Bezug genommene § 78 Abs. 4 des Wegegesetzes fügt sodann hinzu:

„Beschwerden über Maßnahmen der Gemeinden in Beziehung auf Anlegung, Verlegung und Wiederaufhebung von Gemeindewegen (§ 11) sind im Verwaltungswege ohne Verzug nach Anhörung der Gemeindevertretung zu entscheiden, unbeschadet der für eilige Fälle sofort zu treffenden einstweiligen Vorschriften.“

Nach § 60 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 endlich steht die Entschliessung auf erhobene Beschwerden dem Kreis- oder Bezirksausschuß im Beschlußverfahren zu.

Diese Regelung des hannoverschen Wegerechts weicht allerdings von den in den altpreussischen Provinzen geltenden Grundsätzen wesentlich ab, da hier der Regel nach der Wegpolizeibehörde die Bestimmung darüber zusteht, welche Wege als öffentliche angelegt werden sollen. Dagegen entspricht sie völlig der im § 13 des hannoverschen Wegegesetzes bezüglich der Landstraßen gegebenen Bestimmung, wonach nur diejenigen öffentlichen Wege, welche schon bisher für Landstraßen erklärt oder doch als solche behandelt sind, oder in Zukunft für Landstraßen in vorgeschriebener Weise (§ 14) erklärt werden, Landstraßen sind.

Dafs — vorbehaltlich der etwaigen Entscheidung der Aufsichtsbehörden — ausschliesslich den Gemeinden die Beschlussfassung darüber zugestanden ist, welche Wege in ihren Feldmarken als Gemeindewege anzulegen, aufzugeben und für solche zu erklären sind, findet auch in der dem Entwurfe des hannoverschen Wegegesetzes beigegebenen Begründung des ehemaligen königl. hannoverschen Gesamtministeriums vom 30. November 1849 (Aktenstücke der 11. allgemeinen Ständeversammlung S. 408, 428/441) ihre volle Bestätigung, indem daselbst zu den §§ 8—10 im Schlufsabsatze ausgeführt wird:

„Die den Gemeinden beigelegte Befugniß, selbständig über die Anlegung, Verlegung und Beibehaltung ihrer Wege zu entscheiden, eröffnet dem Gemeindeleben ein geräumiges Gebiet einer unabhängigen, in manche Gebiete eingreifenden Thätigkeit. Dafs da, wo Verkehrsinteressen in Frage kommen, welche über das Gebiet der einzelnen Gemeinde hinausgehen, die Zustimmung der obrigkeitlichen Bezirksvertretung erforderlich sein soll, wird zur Sicherung der Gemeinnützigkeit der Beschlüsse gereichen. Wie es denn auch bei der Neuheit der Sache und zur Sicherung der öffentlichen Interessen der einzelnen Gemeinde gegenüber erforderlich war, die Entscheidung über etwaige Beschwerden gegen die Anordnungen der Gemeinden der Obrigkeit vorzubehalten.“

Das so erläuterte Gesetz, welches, wie gedacht, auch in dem Zuständigkeitsgesetze vom 1. August 1883 ausdrücklich aufrecht erhalten worden ist, schließt es aus, dafs ein Eisenbahnunternehmer dadurch, dafs er einen Zufuhrweg — und wenn auch etwa auf Grund eines landespolizeilich gutgeheissenen Projektes — zum Bahnhofs thatsächlich anlegt, oder dafs ein Gemeindevorstand, indem es sich an solchem Wege anbaut, diesen zu einem Gemeindewege macht. Der Weg ist vielmehr so lange Theil der Bahnanlage und nicht Gemeindeweg, als ihn nicht die Gemeinde zu solchem erklärt, oder dies auf erhobene Beschwerde von der Aufsichtsinstanz geschieht.

Die hiervon abweichende Auffassung des Vorderrichters findet endlich auch in dem ehemaligen hannoverschen Eisenbahnrechte keine Stütze, namentlich nicht in dem erst durch das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 aufgehobenen Gesetze vom 8. Dezember 1840, betreffend die Veräußerungsverpflichtung behufs Eisenbahnanlagen oder in dem preussischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838, welches unter Ausschluss einzelner Bestimmungen in Hannover durch Verordnung vom 19. August 1867 (G.-Samml. S. 1426) eingeführt ist, die zugleich die früher gültige Verordnung vom 29. März 1856 über die Anlegung von Privatbahnen in Hannover aufgehoben hat.

Da nun der hier fragliche Weg unbestritten noch nicht in dem vorstehend angegebenen Verfahren in einen Gemeindeweg umgewandelt ist, demselben ebenso zweifellos nicht die Eigenschaft einer Landstrasse beizumessen, Privatwege aber nach § 6 des hannoverschen Wegegesetzes und §§ 55, 56 des Zuständigkeitsgesetzes nicht der Fürsorge der Wegpolizei unterliegen, so mußte die Vorentscheidung abgeändert und der angefochtene Beschluß des beklagten königl. Landraths außer Kraft gesetzt werden.

Organisation der Staatseisenbahnverwaltung.

Erkenntnis des Reichsgerichts (VI. Zivilsenat) vom 23. Februar 1891 in Sachen des vormaligen Bahnmeisters B. zu G., Klägers und Revisionsklägers, gegen den preuss. Eisenbahnfiskus.

Nach § 3 des preussischen Gesetzes vom 24. Mai 1861 G.-S. S. 241 sind Klagen der Staatseisenbahnbeamten wegen vermögensrechtlicher Ansprüche aus ihrem Dienstverhältnisse in allen Fällen gegen die königl. Eisenbahndirektionen als Provinzialbehörden im Sinne des Gesetzes, nicht gegen die königl. Eisenbahnbetriebsämter, zu richten.

Aus den Gründen.

Der Kläger ist früher als Bahnmeister in G., Betriebsamt N., angestellt gewesen und am 17. September 1887 durch Verfügung dieses Betriebsamts seines Dienstes entlassen. Später ist ihm eine andere Bahnmeisterstelle übertragen worden; er hat dieselbe aber abgelehnt, und es ist hierauf durch Verfügung vom 28. Februar 1888 von seiner Wiederanstellung im Staatsdienste Abstand genommen.

Der Kläger hält die Entlassung vom 17. September 1887 für ungerechtfertigt. Er verlangt daher von dem Beklagten das Gehalt bis zum 28. Januar 1889 und außerdem Ersatz des ihm sonst durch die Entlassung entstandenen Schadens. Er hat seine Klage gegen die königl. Eisenbahndirektion in F. gerichtet, in deren Ressort er angestellt gewesen ist. Die beklagte Direktion hat die Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung des Beklagten erhoben und diese Einrede folgendermaßen begründet. Die Anstellung, Gehaltszahlung, Beaufsichtigung, so wie auch die Entlassung des Klägers sei von dem Betriebsamt N. erfolgt, welches dabei innerhalb des ihm durch die Organisation vom 24. November 1879 zugewiesenen Geschäftskreises gehandelt habe, in seinem Geschäftskreise verrete es nach §§ 12 und 16 des Erlasses den Fiskus selbständig; es sei daher das erwähnte Betriebsamt, und nicht die Eisenbahndirektion, zur Vertretung des Fiskus in dem gegenwärtigen Rechtsstreit berufen.

Beide Vorinstanzen haben die Einrede für begründet erklärt und die Klage abgewiesen. Die hiergegen vom Kläger eingelegte Revision erscheint begründet.

Die Bahnmeister gehören allerdings zu denjenigen Beamten, bezüglich deren die Bearbeitung der Personalien den Betriebsämtern obliegt. Den Eisenbahndirektionen ist nur die Genehmigung zur definitiven Anstellung solcher Beamten vorbehalten. Auch vertreten die Betriebsämter in den zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten die Verwaltung, der sie angehören, selbständig, sodafs sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen Verträge, Prozesse, Vergleiche u. s. w. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen (§§ 12, 16 des Allerhöchsten Erlasses vom 24. November 1879, Ministerialblatt für die innere Verwaltung von 1880 S. 84.) Auf Grund dieser letzten Bestimmung, und da die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht den Direktionen und dem Minister vorbehalten sind, den Betriebsämtern obliegt, ist angenommen, dafs die Klagen auf Entschädigung aus dem Haftpflichtgesetze gegen die Betriebsämter zu richten sind (Entsch. des Reichsgerichts Bd. 5 S. 423¹⁾; Bd. 8 S. 403.²⁾ Ueber die Vertretung des Fiskus bei Klagen der Eisenbahnbeamten über vermögensrechtliche Ansprüche aus ihrem Dienstverhältnisse, insbesondere über Ansprüche auf Besoldung, Pension oder Wartegeld sind in dem Allerhöchsten Erlasse vom 24. November 1879 Bestimmungen nicht enthalten; es sind vielmehr für diese Frage die Vorschriften des Gesetzes vom 24. Mai 1861 (G.-S. S. 241) maßgebend. Nach dem § 3 dieses Gesetzes ist bei solchen Ansprüchen die Klage gegen „diejenige Provinzialbehörde des betreffenden Verwaltungsressorts“ und in Ermangelung — eines solchen — gegen diejenige Bezirksregierung zu richten, in deren Amtsbezirk der Beamte zu der Zeit, wo der Anspruch entstanden ist, vermöge seines dienstlichen Wohnsitzes seinen persönlichen Gerichtsstand gehabt hat.

Es fragt sich daher, ob die Eisenbahndirektionen oder die Betriebsämter nach der gegenwärtigen Organisation des preussischen Eisenbahnwesens als die „Provinzialbehörde“ im Sinne des Gesetzes vom 24. Mai 1861 anzusehen sind. Unter „Provinzialbehörde“ wird aber im Allgemeinen eine unmittelbar unter dem Minister stehende Behörde verstanden (vergl. Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzialbehörden vom 30. April 1815 G.-S. S. 85, Instruktion für die Oberpräsidenten vom 31. Dezember 1825 § 2, G.-S. für 1826 S. 1, Allerhöchste Kabinettsordre vom 31. Dezember 1825; betreffend eine Abänderung in der bisherigen Organisation der Provinzialverwaltungsbehörden, G.-S. für 1826 S. 5; Gesetz, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten u. s. w. vom

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1882. S. 263.

²⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1883. S. 71 ff.

21. Juli 1852 § 24 G.-S. S. 465.) Dementsprechend ist auch für den Fall, daß eine Provinzialbehörde des betreffenden Ressorts nicht vorhanden ist, in dem Gesetze vom 24. Mai 1861 angeordnet, daß die Klage gegen die unmittelbar nuter dem Minister stehende Bezirksregierung zu richten ist. Darnach müssen die Eisenbahndirektionen als die Provinzialbehörden angesehen werden, welche den Eisenbahnfiskus in den Fällen des § 1 des Gesetzes von 1861 zu vertreten haben. In Uebereinstimmung mit dieser Auffassung steht auch, daß durch das Gesetz vom 17. Juni 1880 (G.-S. S. 271) die Befugnisse, welche in der Verordnung über die Festsetzung und den Ersatz der bei Kassen und anderen Verwaltungen vorkommenden Defekte vom 24. Januar 1844 und in dem Gesetze, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten u. s. w. vom 21. Juli 1852 den Provinzialbehörden und den Vorstehern derselben vorbehalten sind, den Eisenbahndirektionen — nicht den Betriebsämtern — und deren Vorstehern übertragen sind. Dieselbe Ansicht wird vertreten von Witte, die Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung I S. 294 . . . und von Endemann, Eisenbahtrecht S. 181.

Darauf, daß nach dem Allerhöchsten Erlasse vom 24. November 1879 den Betriebsämtern die Bearbeitung der Personalien der Bahnmeister obliegt, und daß sie der Fiskus in den zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten selbständig im Prozesse vertreten, sowie darauf, daß die Anstellung, Gehaltszahlung, Beaufsichtigung und Entlassung des Klägers durch das Betriebsamt N. erfolgt ist, kann für die zu entscheidende Frage kein Gewicht gelegt werden, denn es ist durch das Gesetz vom 24. Mai 1861 § 3 die Vertretung des Fiskus bei den hier in Betracht kommenden Klagen bezüglich aller zu den betreffenden Verwaltungsressort gehörenden Beamten „den Provinzialbehörden dieses Ressorts“ übertragen, ohne Rücksicht darauf, ob der betreffende Beamte von dieser Behörde angestellt worden ist, und ob dieselbe bezüglich seiner dienstlichen Angelegenheiten im Uebrigen die zuständige Behörde ist.

Darnach ist die von der beklagten Direktion vorgesehützte Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung unbegründet.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. (Internationales Recht.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, abgeschlossen zu Bern am 14. Oktober 1890 zwischen den Regierungen des Deutschen Reichs, Belgiens, der französischen Republik, Italiens, der Niederlande, Luxemburgs, Oesterreichs und Ungarns, zugleich in Vertretung des Fürstenthums Liechtenstein, Rußlands und der Schweiz.¹⁾

Artikel 1.

Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Artikel 2.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte beteiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Rabnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Artikel 3.

Die Ausführungsbestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

¹⁾ Vergl. Archiv 1891 S. 368, 1892 S. 64 S. 330 ff. Der nachstehend abgedruckte Text des Uebereinkommens ist der vom deutschen Reichstage in seiner Sitzung vom 2. Mai 1891 genehmigte. Die Abweichungen von dem im Archiv 1892 S. 330 ff. abgedruckten Texte beruhen auf den späteren Beschlüssen der Berner Konferenz vom Jahre 1896 und 1890. Wegen des Inkrafttretens des Uebereinkommens und seiner einstweiligen Geltungsdauer vergl. Art. 60.

Artikel 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Artikel 5.

Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Artikel 6.

Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;
- c) die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
- d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe: ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachstücke;
- e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Art. 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
- f) die Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
- g) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
- h) das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
- i) den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Abs. 3);
- k) die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);

- l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benützen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
 2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benützt hätte;
 3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege angeführt worden wäre;
- m) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandortes es gestatten.

Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Anstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unnützlich, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indess, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammbuch zu erstellen, welches in der Versandstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat.

Artikel 7.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorgangs bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte theiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzt wird.

Artikel 8.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbrieft von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrieft der Datumstempel der Versandexpedition aufgedrückt.

Die Abstemplung hat ohne Verzug nach vollständiger Anlieferung des in demselben Frachtbrieft verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrieft dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Auflaßen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ansführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Ausgaben des Frachtbrieftes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrieft beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbrieft vorzuliegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbrieftes und ebenso wenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).

Artikel 9.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbrieft das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Anstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Artikel 10.

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu erteilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten erteilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Artikel 11.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Aufgabc der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifiermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Anslagen erhoben werden — insbesondere Ans-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Anslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußern oder innern Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Anslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Artikel 12.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellern Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Wertbes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Abs. 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 41, erster Absatz, findet keine Anwendung.

Artikel 13.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Wertes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungsbestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämtliche am Transport beteiligten Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Voransbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die angegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszusahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Artikel 14.

Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzierten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Artikel 15.

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Waare auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der in Abs. 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittheilung schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Abs. 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Artikel 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhandigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Anlieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Art. 15 entgegenstehende Verfügung erteilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungstation.

Artikel 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

•

Artikel 18.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Unfall verhindert und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzuzeigen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederanladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachthriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Artikel 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Artikel 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Anlagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Artikel 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Fanstpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Artikel 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Artikel 23.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den beteiligten Bahnen den ihnen gehörenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefern. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Konto-Korrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbrieft sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder ge-

pfändet werden, anßer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschlufs sämtlicher beweglicher der betreffenden Eisenbahn gebürigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, anßer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Artikel 24.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnifs zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnifs des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Artikel 25.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Beteiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzuthellen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Außerdem steht jedem der Beteiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Artikel 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Artikel 27.

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag

ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes anzuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Artikel 28.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Abs. 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Artikel 29.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Artikel 30.

Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf den Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Artikel 31.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebanten Wagen transportirt werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

- für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
 4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuerung zu erleiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
 5. in Ansehung lebender Thiere, für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
 6. in Ansehung derjenigen Güter, einschl. der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermutet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Artikel 32.

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungsbestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Artikel 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Artikel 34.

Wenn auf Grund der vorbergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine

Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Artikel 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Artikel 36.

Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versand- oder an den im Frachthriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Artikel 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reduzirt.

Artikel 38.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtnschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Artikel 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Artikel 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich $\frac{1}{10}$ der Lieferfrist: $\frac{1}{10}$ der Fracht.									
"	"	"	"	"	"	$\frac{2}{10}$	"	"	$\frac{2}{10}$
"	"	"	"	"	"	$\frac{3}{10}$	"	"	$\frac{3}{10}$
"	"	"	"	"	"	$\frac{4}{10}$	"	"	$\frac{4}{10}$
von längerer Dauer: $\frac{5}{10}$ der Fracht.									

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich $\frac{1}{10}$ der Lieferfrist: $\frac{2}{10}$ der Fracht.									
"	"	"	"	"	"	$\frac{2}{10}$	"	"	$\frac{4}{10}$
"	"	"	"	"	"	$\frac{3}{10}$	"	"	$\frac{6}{10}$
"	"	"	"	"	"	$\frac{4}{10}$	"	"	$\frac{8}{10}$
von längerer Dauer: die ganze Fracht.									

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Artikel 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Artikel 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 pCt. Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Artikel 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung angegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Artikel 44.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch angenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Beschädigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27 Abs. 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
 - a) Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
 - b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter No. 4 keine Anwendung

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insoweit zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, insofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Artikel 45.

Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntnis der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44 No. 1 in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Artikel 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Art. 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Artikel 47.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte beteiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlicb.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadensersatz nach den Grundsätzen der folgenden No. 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport beteiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadensersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

Artikel 48.

Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumnisse.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte beteiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzten Normen.

Artikel 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte beteiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Artikel 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadensersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Artikel 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Artikel 52.

Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Artikel 53.

Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Artikel 54.

Die Befugnis der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Artikel 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozessrichters.

Artikel 56.

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines kontradiktorischen oder eines Versäumnisverfahrens erlassen und nach den für den urthellenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozesskosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozesskosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Artikel 57.

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Zentralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegen zu nehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen;

2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zutritt einer neuen Konferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

S. 718 f.

Artikel 58.

Das im Art. 57 bezeichnete Zentralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den Gemäßheit des Art. 1 aufgestellten Listen entgegen zu nehmen.

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die andern Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Zentralamtes.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Zentralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer tatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahnverwaltung ist, sobald sie seitens des Zentralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Artikel 59.

Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschließenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für notwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der beteiligten Staaten kann jedoch der Zutritt von Konferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Artikel 60.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden beteiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kennt-

nifs zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschließenden Staaten sobald als möglich ratifizirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Anstansch der Ratifikationsurkunden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Uebereinkommen unterzeichnet und demselben ihre Siegel begedrückt.

So geschehen in Bern am vierzehnten Oktober eintausend achthundert und neunzig.

(Folgen die Unterschriften.)

Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet.

Belgien.

A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahnverwaltung. 2. Belgische Nordbahn. 3. Grosse Belgische Zentralbahn. 4. Lüttich—Maestricht. 5. Gent—Terneuzen. 6. Mecheln—Ternenz. 7. Westflandrische Eisenbahn. 8. Eisenbahn von Chlmay. 9. Gent—Eecloo—Brügge. 10. Termonde—St. Nikolas. 11. Hasselt—Müseyck. 12. Antwerpen—Gent (Waes).

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Niederländischer Verwaltungen.

13. Die von der niederländischen Staatseisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Achel bis Lüttich-Vivegnis, Aus (Staatsbahn) und Flémalle (Grosse belgische Zentralbahn).

II. Deutscher Verwaltungen.

14. Die von den königl. preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Bleyberg bis Bleyberg.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze: 15. bei Comines bis Comines. 16. bei Halluin bis Menin.

IV. Luxemburgischer Verwaltungen.

Die von der luxemburgischen Prinz-Heinrichbahn betriebenen Strecken von der belgisch-luxemburgischen Grenze: 17. bei Pétange bis Athus. 18. bei Clémency bis Antel-Bas.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von belgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 105, 106. Frankreich, Ziffer 9, 10, 11, 12, 13. Niederlande, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. 2. Militäreisenbahn. 3. Königl. preussische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden preussischen Privateisenbahnen mit Anschluß: a) der ober-schlesischen schmalspurigen Zweigbahn. 4. Königl. bayerische Staatseisenbahnen. 5. Königl. sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden sächsischen Privateisenbahnen mit Anschluß der Linien: b) Düßeln—Mügeln—Oschatz. c) Grünstädtel—Oberrittersgrün. d) Hainsberg—Dippoldiswalde—Kipsdorf. e) Klotzsche—Königsbrück. f) Mosel—Ortmannsdorf. g) Mügeln bei Ochatz—Nerchan-Trebsen. h) Mügeln bei Pirna—Geising. i) Potschappel—Wildraff. k) Radebenl—Radeburg. l) Schönfeld—Geyer. m) Wilischthal—Ehrenfriedersdorf, nebst Abzweigung von Oberherold nach Thum. n) Wilkau—Kirchberg—Saupersdorf. o) Zittau—Markersdorf. p) Zittau—Oybin, nebst Abzweigung Bertsdorf—Jonsdorf. 6. Königl. württembergische Staatseisenbahnen. 7. Großherzogl. badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privateisenbahnen. 8. Main-Neckareisenbahn nebst der Linie Eberstadt—Pfungstadt. 9. Großherzogl. oberhessische Staatseisenbahnen. 10. Großherzogl. mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn, mit Anschluß: q) der Doberan—Heiligendammer Eisenbahn. 11. Großherzogl. oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Anschluß: r) der Ocholt—Westersteder Eisenbahn.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

12. Alt-Damm—Colberger Eisenbahn. 13. Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn. 14. Arnstadt—Ichershansener Eisenbahn. 15. Brannschweigische Landeseisenbahn. 16. Breslau—Warschauer Eisenbahn. 17. Broelthaleisenbahn (Hennel-Waldbroel). 18. Crefelder Eisenbahn. 19. Cronberger Eisenbahn. 20. Dahme—Uckroer Eisenbahn. 21. Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn. 22. Eckernförde—Kappeler Schmalspurbahn. 23. Eisenberg—Grossener Eisenbahn. 24. Eisern—Siegener Eisenbahn. 25. Ermsthalbahn (Metzingen—Urach). 26. Entin—Lübecker Eisenbahn. 27. Flensburg—Kappeler Eisenbahn. 28. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. Main). 29. Fürth—Zirndorfer Eisenbahn. 30. Georgs-Marienhütte Eisenbahn. 31. Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn. 32. Gotteszell—Vichtacher Eisenbahn (Theilstrecke Gotteszell-Teisnach). 33. Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn. 34. Hessische Ludwigseisenbahn. 35. Hobenebra—Ebelebener Eisenbahn. 36. Hoyaer Eisenbahn (Hoya-Eystrup). 37. Ilmenau—Großbreitenbacher Eisenbahn. 38. Kerkerbachbahn. 39. Kiel—Eckernförde—Flensburg Eisenbahn. 40. Kirchheimer Eisenbahn. 41. Königsberg—Cranzer Eisenbahn. 42. Kreis Altenaer Schmalspurbahnen. 43. Lübeck—Büchener und Lübeck—Hamburger Eisenbahn. 44. Ludwigseisenbahn (Nürnberg—Fürth). 45. Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn. 46. Mecklenburgische Südbahn (Parchim—Neubrandenburg). 47. Murnau—Garmisch-Partenkirchener Eisenbahn. 48. Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn. 49. Neuholdensleber Eisenbahn. 50. Nenstrelitz—Warnemünder Eisenbahn. 51. Nenstrelitz—Wesenberg—Mirower Eisenbahn. 52. Oberdorf—Füssener Eisenbahn. 53. Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn. 54. Ostbofen—Westhofener Eisenbahn. 55. Ostpreussische Südbahn, einschl. der Fischhausen—Palmnickener Eisenbahn. 56. Parchim—Ludwigsluster Eisenbahn. 57. Panlinenane—Nen-Ruppiner Eisenbahn. 58. Peine—Ilseeder Eisenbahn. 59. Pfälzische Eisenbahnen. 60. Priegnitzer Eisenbahn (Perleberg—Wittstock). 61. Reinheim—Reichelsheimer

Eisenbahn. 62. Rhene — Diemelthaleisenbahn (Bredelar — Martenberg). 63. Ruhlaer Eisenbahn (Wutba — Rubla). 64. Saaleisenbahn. 65. Schaftlach — Gmünder Eisenbahn. 66. Schleswig — Angeler Eisenbahn (Schleswig — Süderbrarup). 67. Sontbofen — Oberstdorfer Eisenbahn. 68. Sprendlingen — Wöllsteiner Eisenbahn. 69. Stargard — Küstriner Eisenbahn, einschl. der Glasow — Berlichener Eisenbahn. 70. Stendal — Tangermünder Eisenbahn. 71. Warstein — Lippstädter Eisenbahn. 72. Weimar — Geraer Eisenbahn. 73. Wermelskirchen — Burger Eisenbahn. 74. Werra-eisenbahn. 75. Wittenberge — Perleberger Eisenbahn. 76. Worms — Offsteiner Eisenbahn. 77. Zell — Todtnauer Eisenbahn. 78. Zschipkan — Finsterwalder Eisenbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe aufserdeutscher Eisenbahnverwaltungen befinden.

I. Russischer Verwaltungen.

79. Die von der Großen Russischen Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen. 80. Die von der Brest-Grajewer Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken. 81. Die von der Weichselbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

82. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz. 83. Die von der Mährisch-Schlesischen Zentralbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Hennersdorf bis Ziegenhals. 84. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Wicbstadt bis Mittelwalde. 85. Die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine. Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze: 86. bei Lieban bis Lieban. 87. bei Seidenberg bis Seidenberg. 88. Die von der Böhmisches Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach. Die von der Buschtébrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze. 89. bei Reitzenhain bis Reitzenhain. 90. bei Klingentbal bis Klingentbal. 91. Die von der Böhmisches Westbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Furth i. W. bis Furth i. W. Die von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze: 92. bei Niklasdorf bis Ziegenhals. 93. bei Passau bis Passau. 94. bei Brannau bis Simbach. 95. bei Lochau bis Lindau.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Schweizerischen Nordostbahn betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze: 96. bei Konstanz bis Konstanz. 97. bei Rielasingen bis Singen. 98. bei Waldsbüt bis Waldsbüt.

IV. Französische Verwaltungen.

Die den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gehörigen, von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der französisch-deutschen Grenze: 99. bei Altmünster bis Altmünster. 100. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt.

101. bei Chambrey bis Chambrey. 102. bei Novéant bis Novéant. 103. bei Amanweiler bis Amanweiler. 104. bei Fentsch bis Fentsch.

V. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze: 105. bei Aachen bis Aachen. 106. bei Dalheim bis Dalheim.

VI. Niederländischer Verwaltungen.

107. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel. 108. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Cranenburg bis Cleve. 109. Die von der Niederländischen Rheiseisenbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich bis Emmerich. Die von den niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze: 110. bei Gronau bis Gronau. 111. bei Gildehaus bis Salzbergen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von deutschen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 14. Frankreich, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19. Luxemburg, Ziffer 2, 3. Niederlande, Ziffer 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13. Oesterreich-Ungarn, Ziffer 25 bis und mit 44. Rußland, Ziffer 47, 48, 49, 50, 51, 52. Schweiz, Ziffer 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Frankreich.

A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Die Linien d'intérêt général:

1. Der Nordbahn. 2. Der Ostbahn, einschließlic der für Rechnung der Konzeßionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Vigne-Mense nach Vigne-aux-Bois, Carignan nach Messempré, Charnes nach Ramhervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Vassy, Vassy nach Doulevant-le-Château. 3. Der Westbahn. 4. Der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, einschließlic der für Rechnung der Konzeßionäre betriebenen Linie des alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis. 5. Der Orléansbahn, einschließlic der Lokalbahnen der Sarthe. 6. Der Südbahn. 7. Der Staatsbahnen, einschließlic der für Rechnung der Konzeßionäre betriebenen Lokalbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barhezieux nach Châteauneuf. 8. Die beiden Ringbahnen von Paris, einschließlic der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaisseau.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Belgischer Verwaltungen.

Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze: 9. bei Treignes bis Vireux. 10. bei Doische bis Givet. 11. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet. 12. Die von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Aheele bis Hazebrouck. 13. Die von der Eisenbahngesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die der Französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der deutsch-französischen Grenze: 14. bei Altmünster bis Petit-Croix. 15. bei Deutsch-Avrincourt bis Igney-Avrincourt. 16. bei Chambrey bis Moncel. 17. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle. 18. bei Amanweiler bis Batilly. 19. bei Fentsch bis Audun-le-Noman.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze: 20. bei Delle bis Delle. 21. bei Vallorbes bis Pontarlier. 22. bei Verrières bis Pontarlier.

IV. Italienischer Verwaltungen.

23. Die von der italienischen Gesellschaft der Mittelmeerbahnen betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Modane bis Modane.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 15, 16. Deutschland, Ziffer 99, 100, 101, 102, 103, 104. Italien, Ziffer 4. Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23.

Italien.

A. Von Italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Sämtliche von der Gesellschaft des mittelländischen Netzes betriebene Linien. 2. Sämtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebene Linien. 3. Sämtliche von der Gesellschaft des sizilianischen Netzes betriebene Linien.

B. Bahnstrecken, welche im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen sich befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

4. Die von der französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

II. Schweizerischer Verwaltungen.

5. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

III. Oesterreichischer Verwaltungen.

6. Die von den K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Frankreich, Ziffer 23. Oesterreich-Ungarn, Ziffer 22, 23, 24. Schweiz, Ziffer 24.

Luxemburg.

A. Von luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Prinz-Heinrichbahn, mit Einschluss der Linie von Wasserbillig nach Grevenmacher.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

2. Die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen betriebenen sämtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn. 3. Die von den Königlich preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Ulfinen bis Ulfinen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von luxemburgischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 17, 18.

Niederlande.

A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Gesellschaft zum Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. 2. Niederländische Rheineisenbahngesellschaft. 3. Holländische Eisenbahngesellschaft. 4. Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft. 5. Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. 6. Haarlem—Zandvoort Eisenbahngesellschaft.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

7. Die von den Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bei Nenschanz bis Nenschanz. Die von den Königlich preussischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-niederländischen Grenze: 8. bei Borken bis Winterswyk. 9. bei Bocholt bis Winterswyk. 10. bei Elten bis Zevenaar. 11. bei Straelen bis Venloo. 12. bei Kaldenkirchen bis Venloo. 13. bei Dahlheim bis Vlodrop.

II. Belgischer Verwaltungen.

14. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Hamont bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Dahlheim. 15. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Lanaeken bis zur niederländisch-deutschen Grenze bei Aachen. 16. Die von der Lüttich-Maastrichter Eisenbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Visé bis Maastricht. 17. Die von der Großen Belgischen Zentralbahn betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Weelde-Merxplas bis Tilburg. 18. Die von der Mecheln—Ternenzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei La Clinge bis Ternenzen. 19. Die von der Gent—Ternenzen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Selzaete bis Ternenzen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von niederländischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Belgien, Ziffer 13. Deutschland, Ziffer 107, 108, 109, 110, 111.

Oesterreich-Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder (einschließlich Liechtenstein).

A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbennannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich-Ungarn betrieben werden.

1. K. K. Generaldirektion der österreichischen Staatshahnen, mit Einschlufs der auf fürstlich Liechtenstein'schem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch—Buchs und der von der italienischen Adria-Eisenbahngesellschaft mitbetriebenen Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontehha his Pontafel, dagegen mit Anschlufs der Dalmatiner Staatshahn mit den Linien: a) Spalato—Siveric—Knin. b) Perkovic—Slivno—Sehenico. Dann der Kolomeaer Lokalbahnen: c) Kolomea—Slohoda rungurska nebst Abzweigung. d) Nadwornianski przedmiescie Szeperowce—Kniaźdów. 2. Anfsig-Teplitzer Eisenbahn. 3. Böhmisches Kommerzialbahnen. 4. Böhmisches Nordbahn. 5. Böhmisches Westbahn. 6. Bozen-Meraner Eisenbahn. 7. Bnschtährader Eisenbahn. 8. Galizische Karl Ludwigs-Bahn, mit Einschlufs der von der Verwaltung der russischen Südwestbahnen mitbetriebenen Strecken von Brody und Podwoloczyska his zur österreichisch-russischen Grenze ebendasselbst; jedoch mit Anschlufs der Flügelbahn: e) Podleze—Niepolomice. 9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 10. Kaschan—Oderberger Bahn (österreichische Strecke). 11. Kremathal-bahn. 12. Mährisch-Schlesische Zentralbahn. 13. Nentitscheiner Lokalbahn. 14. Oesterreichische Nordwestbahn. 15. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien). 16. K. K. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien), mit Anschlufs der schmalspurnigen Lokalbahn Mödling—Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe). 17. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 18. Standing-Stramberger Lokalbahn. 19. Die von den K. ungarischen Staatseisenbahnen betriebene Strecke von Lawoczne his an die ungarische Grenze der K. K. Staatshahn Stryj—ungarische Grenze bei Beskid. 20. Eisenbahn Wien—Aspang. 21. Wiener Verbindungsbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die italienische Adria-Eisenbahngesellschaft betriebenen Strecken von der italienisch-österreichischen Grenze: 22. bei Cormons bis Cormons. 23. bei Pontehha his Pontafel in der Richtung aus Italien. 24. bei Peri his Ala.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die Königlich bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze: 25. bei Kiefersfelden his Kufstein. 26. bei Salzhrg his Salzhrg. 27. bei Waldsassen bis Eger. 28. bei Schirnding his Eger. 29. bei Asch bis Eger.

Die durch die Königlich sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze: 30. bei Brambach his Eger. 31. bei Bärenstein his Weipert. 32. bei Moldau bis Moldau. 33. bei Schöna bis Bodenbach. 34. bei Schöna his Tetschen. 35. bei Nensalz-Spremberg bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Tanzenhelm. 36. bei Alt- und Neu-Gersdorf his zur österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach. 37. bei Seiffenhensdorf bis Warnsdorf. 38. bei Groß-Schönan bis Warnsdorf. 39. bei Zittan bis Reichenberg.

Die durch die Königlich preussischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze: 40. bei Nensorge bis Halbstadt. 41. bei Jägerndorf bis Jägerndorf. 42. bei Oderberg bis Oderberg. 43. bei Goczalkowitz bis Dzieditz. 44. bei Nenberun bis Oswieçim.

III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der russischen Südwestbahnen in der Richtung aus Rußland betriebenen Strecken von der russisch-österreichischen Grenze: 45. bei Radziwilow bis Brody. 46. bei Woloczysk bis Podwoloczyska.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von österreichischen Verwaltungen im Ansland betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 82 his und mit 95. Italien, Ziffer 6. Rußland, Ziffer 53, 54, 55. Schweiz, Ziffer 12, 13.

II. Ungarn.

Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahsverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. Ungarische Staatshahnen mit Ausnahme der Linien: Garam-Berzencze—Selmeczbánya. Soroksár—Szt.-Lőrincz. Taraczköcz—Teresel. Dagegen mit Einschluß folgender von der Staatshahuverwaltung betriebenen Linien: a) von der rumänischen Grenze bis Prédéal. h) von der Grenze bei Zimony his Belgrad. c) von Brod bis Bosna-Brod. d) der Eisenbahn Arad—Temesvár. e) der Lokalbahn Békés-Fülvár—Békés f) der Lokalbahn Dehreczen—H.-Nánás—Büd-Szt.-Mihály. g) der Lokalbahn Nagy-Várad—Belényes—Vaskoh. h) der Lokalbahn Puszt-Tennyö—Kun-Szt.-Márton. i) der Lokalbahn Kun-Szt.-Márton—Szentes. j) der Lokalbahn Ujszász—Jász-Apáti. k) der Lokalbahn Mezö-Tnr—Turkeve. l) der Lokalbahnen von Zagorien (Csáktornya—Zágráb). m) der Lokalbahn Vinkovec—Brcka. n) der Lokalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen. o) der Lokalbahn von Mátza. p) der Lokalbahn Bánréve—Ózd. q) der Lokalbahnen von Bihar. r) der Lokalbahn Héjasfalva—Székelyudvarhely. s) der Lokalbahn Maros-Ludas—Beszterce. t) der Lokalbahn Ruma—Vrdnik. u) der Lokalbahn Szombathely—Pinkafő. v) der Lokalbahn Bóba—Sümegh. w) der Lokalbahn Marmaros-Sziget—Sziget. x) der Lokalbahn Szatmár—Nagybánya. y) der Lokalbahn von Szilagyság. z) der Lokalbahn Nyiregyháza—Mátészalka. aa) der Lokalbahn Rétszihus—Szegzárd. bb) der Lokalbahn Budapest—Lajosmizse. cc) der Lokalbahn Kisújszállás—Dévaványa—Gyoma. dd) der Lokalbahnen in Bács-Bodrogh. ee) der Pécs—Barcser Eisenbahn. ff) der Mohács-Pécs-Eisenbahn. 2. Oesterreich-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft (ungarische Linien), mit Einschluß der von dieser betriebenen: a) Lokalbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskekerek und der b) Lokalbahnen von Torontál. 3. K. K. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), mit Einschluß der folgenden von derselben betriebenen Lokalbahnen: a) Köszezh—Szombathely. b) Barcs—Pakrácz. 4. K. K. Kaschan-Oderbergerbahn (ungarische Linien), einschließlic der von dieser betriebenen Strecke Margitfalva—Gölniczhánya der Lokalbahn im Gölniczthal, aber anschließlic der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok derselben Linie. 5. Győr—Sopron—Ebenfurter Eisenbahngesellschaft, einschließlic der von dieser betriebenen Strecke Lujta-Ujfalu—Ebenfurt der Wien—Pottendorf—Wienerneustädter Linie der K. K. Südbahngesellschaft. 6. Lokalbahn von Arad und Csanád. 7. Lokalbahn im Szamosthal. 8. Lokalbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György. 9. Lokalbahn im Poprádthal.

R u s s l a n d.

A. Von russischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Nikolaibahn. 2. Putiloff Eisenbahn (Zweigbahn der Nikolaibahn). 3. Rybinsk—Bologoe Eisenbahn. 4. Ostabkovo—Rjew Eisenbahn. 5. St. Petersburg—Warschaner Eisenbahn. 6. Baltische Eisenbahn (mit Ausnahme der II. Sektion). 7. Riga—Tucknm Eisenbahn. 8. Moskau—Nijninowgorod Eisenbahn. 9. Schnja—Ivanowo Eisenbahn. 10. Moskau—Jaroslavl Eisenbahn. 11. Moskau—Brester Eisenbahn. 12. Moskau—Kursk Eisenbahn. 13. Moskau—Riasan Eisenbahn. 14. Riasan—Koslow Eisenbahn. 15. Riashsk—Wjasma Eisenbahn. 16. Riashsk—Morschansk Eisenbahn. 17. Tambow—Koslow Eisenbahn. 18. Tambow—Saratow Eisenbahn. 19. Grjasz—Zarizyn Eisenbahn. 20. Koslow—Woronesh—Rostower Eisenbahn. 21. Catherine Eisenbahn. 22. Orel—Grjasz Eisenbahn. 23. Livny Eisenbahn (schmalspurig). 24. Orel—Witebsker Eisenbahn. 25. Dünaburg—Witebsker Eisenbahn. 26. Riga—Dünaburger Eisenbahn. 27. Mitaner Eisenbahn. 28. Liban—Romny Eisenbahn. 29. Warschan—Terespolder Eisenbahn. 30. Warschan—Bromberger Eisenbahn. 31. Warschan—Wiener Eisenbahn. 32. Lodsia Eisenbahn. 33. Kursk—Kiew Eisenbahn. 34. Süd-Westbahnen. 35. Khar-kow—Nikolajew Eisenbahn. 36. Kursk-Kbarkow—Asower Eisenbahn. 37. Losowo—Sebastopoler Eisenbahn. 38. Weichselbahn. 39. Ivangorod—Domhrowo Eisenbahn. 40. Morschansk—Syraner Eisenbahn. 41. Wladikankaser Eisenbahn. 42. Fastower Eisenbahn. 43. Orenburger Eisenbahn. 44. Samara—Ufa Eisenbahn. 45. Mürmer Eisenbahn. 46. Polafsjesche Eisenbahnen.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Königl. preussischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-russischen Grenze: 47. bei Eydtkuhn bis Wirballen. 48. bei Ottlotschin bis Alexandrowo. 49. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Rechte Oderufer Eisenbahn). 50. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Oberschlesischen Eisenbahn). 51. Die von der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo. 52. Die von der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Illowo bis Mlawo.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

53. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-russischen Grenze bei Szsakowa bis Granica. Die von der galizischen Carl Ludwigsbahn in der Richtung nach Rußland betriebenen Strecken von der österreichisch-russischen Grenze: 54. bei Brody bis Radziwilow. 55. bei Podwoloczyska bis Woloczysk.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von russischen Verwaltungen im Ausland betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 79, 80, 81. Oesterreich-Ungarn, Ziffer 45, 46.

S c h w e i z.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Schweizerische Zentralbahn. 2. Gotthardbahn. 3. Jura-Simplonbahn. 4. Schweizerische Nordostbahn. 5. Vereinigte Schweizerbahnen. 6. Nenenburger

Jurabahn. 7. Emmenthalbahn. 8. Langenthal — Huttwilbahn. 9. Töfstalbahn. 10. Aargauisch-Luzernische Seethalbahn. 11. Schweizerische Südostbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Oesterreichischer Verwaltungen.

Die von den K. K. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-schweizerischen Grenze: 12. bei Buchs his Buchs. 13. bei St. Margrethen his St. Margretheu.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die von den Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze: 14. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen. 15. bei Stetten his Basel. 16. bei Leopoldshöhe his Basel. 17. bei Grenzach his Basel. 18. Die von den Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn vom badischen Bahnhof his zum Zentralbahnhof in Basel. 19. Die von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig his Basel.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze: 20. bei St. Gingolph his Bonveret. 21. bei Chêne-Bourg his Genf-Eaux-Vives. 22. bei La Plaine bis Genf-Cornavin. 23. bei Col-des-Roches his Locle.

IV. Italienischer Verwaltungen.

24. Die von den italienischen Gesellschaften des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Chiasso bis Chiasso.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von schweizerischen Verwaltungen im Anlande betrieben sind, ist zu vergleichen: Deutschland, Ziffer 96, 97, 98. Frankreich, Eifer 20, 21, 22. Italien, Ziffer 5.

Reglement, betreffend die Errichtung eines Zentralamtes.

Artikel I.

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Zentralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisation soll sofort nach dem Anstansche der Ratifikationsurkunden und in der Art geschritten werden, dass das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100 000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Artikel II.

Dem Zentralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschliessenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder beteiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Zentralamte festzusetzenden Preise zu beziehen*). Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichniss der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschliessenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Zentralamte zur Kenntniss zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschliessenden Staaten mittheilen wird.

Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Zentralamt von jedem der vertragschliessenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

Artikel III.

Anf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Zentralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unzähligen gehobenen Forderungen können dem Zentralamte zur Kenntniss gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt nugesamt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, dass die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegen gesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Massregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechs wöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, dass er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus

*) Im Urtext steht „bezahlen“, was vermuthlich ein Druckfehler ist.

der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

§ 1.

(Zu Art. 3 des Uebereinkommens.)

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitroglyzerin, pikrinsäure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugehen.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

§ 2.

(Zu Art. 6 des Uebereinkommens.)

Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formlars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

INTERNATIONALER EISENBAHNTRANSPORT

Controlstempel der Eisenbahn



Der Wagen

N

Eigentümer

N

Eigentümer

N

Eigentümer

Der
Fracht-
karte

N

Pos.

über den Eisen-
Festsetzungen,

als auf den Bahn-

Versandbahn

Empfangsbahn

Empfangsstation

Zeichen
und
Nummer

Anzahl

Art
der
Verpackung

be der anzuwendenden Tarife
und
Routenvorschrift

Betrag

Stempel der Versandt-Station

den

18

Unterschrift und Adresse des Absenders

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Anch kann die Versandstation verlangen, dafs für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

§ 3.

(Zu Art. 7 des Uebereinkommens.)

Wenn die im § 1, Abs. 4 und in der Anlage 1 No. I—XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu No. I—XXXV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe aufser Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Bruttokilogramm.

In allen anderen Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 pCt. übersteigt, so beträgt die Gesamtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 4.

(Zu Art. 9 des Uebereinkommens.)

Für die im Art. 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen. S. 731.

§ 5.

(Zu Art. 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§ 6.

(Zu Art. 14 des Uebereinkommens.)

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist 1 Tag;
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km 1 Tag;

b) für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist 2 Tage;
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km 2 Tage.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer andern anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport herührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für aufsergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1—4, für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes uebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Ablieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

§ 7.

(Zu Art. 15 des Uebereinkommens.)

Zu der im Art. 15, Abs. 6, vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

§ 8.

(Zu Art. 32 des Uebereinkommens.)

Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierfelle, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen) getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 pCt.

§ 9.

(Zu Art. 33 des Uebereinkommens.)

Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklariert wird, muß im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarierten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Ct.

§ 10.

(Zu Art. 43 des Uebereinkommens.)

Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungsbestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
 - a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
 - b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte theiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
 - a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präzipium von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
 - b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen theiligtten Bahnen vertheilt;
 - c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte theiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungsbestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Anlage 3.**Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.****I.**

Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen andern Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 mm starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0,06 cdm haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig angeführte Verpackung versehen sind.

II.

Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen“ oder „Zündspiegel“ u. s. w. tragenden Zettel hekleht sein.

III.

Streichhölzer und andere Reih- und Streichzündler (als Zündlichtchen, Zündschwämme u. s. w.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1,2 cdm Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

IV.

Sicherheitszündler, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnismäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter No. III gegebenen Vorschriften.

V.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 kg enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten, größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgehen, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend“ und mit „Oben“ bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

VII.

Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dicke Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das An-, beziehungsweise Ab-, laden, selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

VIII.

Celloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Kollodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Kollodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloidinplatten so verpackt sind, daß das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

IX.

Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Kollodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Hen, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;
2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaken versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefüllten Körben oder Kähnen zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche No. XXXV.

X.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt,
oder
2. in Blechgefäßen von höchstens 75 kg brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kähnen umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Hen, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,
oder
3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Hen, Kleie, Sägemehl Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüllt sind.

XI.

Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter No. IX für Schwefeläther u. s. w. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche No. XXXV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsanres Kali und andere chloresure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe anzustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Krügen verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter No. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

XVI.

Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalklauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsalz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter No. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche No. XXXV.

XVII.

Auf den Transport von rother, rauchender Salpetersäure finden die unter No. XV gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII.

Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Olenm) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnnten Eisenblechbüchsen,
oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter No. XV, 2 und 3 Anwendung.

XIX.

Für Firnisse und mit Firnissen versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. No. IX) und von Petroleumäther (vergl. No. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter No. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter No. XV, Abs. 1 maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. No. XXXV.

XX.

Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 mm (auf die Meereshöhe reduziert) nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe giebt;

die aus Brannkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen u. s. w.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol u. s. w.), sowie Mirhanöl (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

- a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
oder
- b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen.
oder
- c) in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
 - aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Hen, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

- bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kühlen zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort angeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders hestmöglichst verkauft.
 3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Ahfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plomhierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
 4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.
 5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. No. XXXV.
 6. Ans dem Frachtriefc muß zn erschen sein, dafs die im Abs. 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,750 haben, oder dafs das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtriefc eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter No. XXII (betreffend Petroleummüther u. s. w.) Anwendung.

XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,750 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl), unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden,
 - entweder
 - a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
 - oder
 - b) in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,
 - oder
 - c) in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
 - aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
 - bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben

oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.

Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. No. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den, an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothen Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° Celsins ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,750 und mehr als 0,650 haben. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter No. XXII (betreffend Petrolenmätter n. s. w.) Anwendung.

XXII.

Petrolenmätter (Gasolin, Neolin u. s. w.) und ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsins ein spezifisches Gewicht von 0,650 oder weniger haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
 - entweder
 - a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,
 - oder
 - b) in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
 - aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

- bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
 3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
 4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.
 5. Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. No. XXXV.
 6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
 7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
 8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothen Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Mufs getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.

XXIII.

Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergl. No. XXXV.

XXIV.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Anr pigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) u. s. w. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn:

1. auf jedem Versandstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist :
entweder

- a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,
oder
- b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,
oder
- c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1 und unter No. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze n. s. w.), wozu insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blasser Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte, (Massicot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte angegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße n. s. w. ein Verstanben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII.

Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX.

Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geblühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

- a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,
oder
- b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnifaten, Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- und Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

Die hochbeschwerten Kordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappeseiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 cm innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 cm hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 cm Seite im Abstand von 2 cm bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 cm breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, sodaß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zgedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle), und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarnabfälle, Weber- und Harnischlitzten, sowie Geschirrlitzten, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrannter Putzwolle vergl. Abs. 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebanten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrachte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Fälnißsfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flebsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahngüterexpedition von dem Absender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu Ziffer 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die erforderlichen Decken sind von den Absendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Voransbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Absender bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXIII.

Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Prefstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergl. No. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzengmasse, Holzspähne u. s. w., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waaren, desgleichen Gyps, Kalkächer und Trafs werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weitem Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

Falls die unter IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschließlic aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 kg zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter No. IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschließlic aufgeführten Körper einerseits, und die unter No. XV (mit Einschluss von Brom bis zum Gewicht von 100 g) anderseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dichtverschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachthriefe namentlic aufgeführt sein.

Anlage 3.

Erklärung.

Die Güterexpedition der Eisenbahn zu
 hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut
 Frachthrief vom hentigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisen-
 hahnbeförderung nach
 von mir (uns) angenommen, nämlich

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, dafs diese Güter

unverpackt

*)

in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung

angefgeben sind, und dafs dieses auf dem Frachthriefe von mir (uns) anerkannt ist.

den ten

18

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt“ oder der Passus „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung“ zu streichen.

Das Anerkenntnifs ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

den

18

Die Güterexpedition der Eisenbahn zu
 ersuche(n) ^{ich}_{wir}, die mittelst Frachtbrief d. d. .
 den 18 ... zur Beförderung

an

zu

an gelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	I n h a l t	Gewicht kg

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern.

2 an in Station
 der Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter No. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

Protokoll.

Im Begriffe, an die Unterzeichnung des am hentigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, wie folgt:

I. In Betreff des Artikels I besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weitern ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates.

II. In Betreff des Artikels II erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Artikel II des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen der in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement betreffend die Errichtung eines Zentralamtes, sowie die Ausführungsbestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Protokoll, welches zugleich mit dem am hentigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratifizirt werden soll, ist als ein integrierender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

(Folgen die Unterschriften.)

Preußen. Staatsvertrag zwischen Preußen, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz vom 5. Dezember 1889 wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln.

(G.-S. 1891 S. 47. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 56.)

Staatsvertrag zwischen Preußen und Lübeck vom 13. Dezember 1889 wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln.

(G.-S. 1891 S. 56. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 61.)

Allerhöchstes Privilegium vom 25. Mai 1891 wegen Ausgabe von 500 000 \mathcal{M} vierprozentiger Anleihescheine der Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 83.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Vom 6. April 1891, betr. Beförderung von Patronen, welche mit Walsroder rauchlosem Jagdpulver geladen sind.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 39.)

Vom 13. Mai 1891, betr. Fahrpreismäßigungen im Interesse der öffentlichen Krankenpflege.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 66.)

Vorschriften der königlichen Oberrechnungskammer vom 8. April 1891 über die Justifizierung der Ausgaben an Zivilpensionen u. s. w.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 67.)

Bayern. Allerhöchste Verordnung vom 19. März 1891, betreffend die Fürsorge für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der königl. Verkehrsanstalten in Folge von Betriebsunfällen.

Veröffentl. im Verordnungs- und Anzeigeblatt für die königl. bayerischen Verkehrsanstalten No. 22 vom 31. März 1891 S. 115 ff.

§ 1.

Beamte und Bedienstete der Kategorien B, C und D des Besoldungsstatus der königl. Verkehrsanstalten, welche in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben beschäftigt sind, erhalten, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles dauernd dienstunfähig werden, als lebenslängliche Pension 66½ pCt. ihres jährlichen Dienst Einkommens, soweit ihnen nicht nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift ein höherer Betrag zusteht.

Personen der vorbezeichneten Art erhalten, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles nicht dauernd dienstunfähig geworden, aber in ihrer Erwerbsunfähigkeit heeinträchtigt worden sind. bei ihrer Entlassung aus dem Dienste als Pension:

1. im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben den im ersten Absatze bezeichneten Betrag,
2. im Falle theilweiser Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben einen Bruchtheil der vorstehend bezeichneten Pension, welcher nach dem Maße der verbliebenen Erwerbsfähigkeit zu bemessen ist.

Steht solchen Personen nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift ein höherer Betrag zu, so erhalten sie diesen.

Nach dem Wegfalle des Dienst Einkommens sind dem Verletzten anserdem die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens zu ersetzen.

Auf die zu gewährenden Pensionen bat die Bestimmung unter Artikel XXIV § 22 der Dienstespragmatik vom 1. Jannar 1805 nur in dem Falle, wenn der Berechtigte das deutsche Indigenat verliert, und his zur etwaigen Wiedererlangung desselben sinngemäße Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Hinterbliebenen solcher in § 1 bezeichneten Personen, welche in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles gestorben sind, erhalten:

1. als Sterbegeld, unter Wegfall des etwa nach anderweiter landesrechtlicher Bestimmung zu verabfolgenden Sterhenachmonatratums, den Betrag des einmonatigen Dienst Einkommens beziehungsweise der einmonatigen Pension des Verstorbenen, jedoch mindestens 30 M;
2. eine Rente. Dieselbe beträgt:
 - a) für die Wittve his zu deren Tode oder Wiederverheirathung 20 pCt. des jährlichen Dienst Einkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter 160 M und nicht mehr als 1600 M,
 - b) für jedes Kind his zur Vollendung des achtzehnten Lebensjahres oder his zur etwaigen früheren Verheirathung, sofern die Mutter lebt, 75 pCt. der Wittwenrente, nnd, soferne die Mutter nicht lebt, die volle Wittwenrente;
 - c) für Aszendenten des Verstorbenen, wenn dieser ihr einziger Ernährer war, für die Zeit bis zu ihrem Tode oder his zum Wegfalle der Bedürftigkeit 20 pCt. des Dienst Einkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter 160 M und nicht mehr als 1600 M; sind mehrere derartige Berechtigte vorhanden, so wird die Rente den Eltern vor den Großeltern gewährt.

Die Renten dürfen zusammen 60 pCt. des Dienst Einkommens nicht übersteigen. Ergiebt sich ein höherer Betrag, so haben die Aszendenten nur insoweit einen Anspruch, als durch die Renten der Wittve nnd der Kinder der Höchstbetrag der Rente nicht erreicht wird. Soweit die Renten der Wittve nnd Kinder den zulässigen Höchstbetrag überschreiten, werden die einzelnen Renten in gleichem Verhältnisse gekürzt.

Beim Ausscheiden eines Berechtigten erhöht sich die Rente der verbleibenden Berechtigten von dem nächstfolgenden Monate an insoweit, als sie sich noch nicht

im vollen Genuße der ihnen nach vorstehenden Bestimmungen gehörenden Beträge befinden.

Steht nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift den Hinterbliebenen ein höherer Betrag zu, so erhalten sie diesen. Auf die den Hinterbliebenen nach Vorstehendem zu gewährenden Renten haben die Bestimmungen unter Artikel XXIV §§ 22 und 23 lit. d. der Dienstespragmatik vom 1. Januar 1806 nur in dem Falle, wenn die Berechtigten das deutsche Indigenat verlieren, und bis zur etwaigen Wiedererlangung desselben sinngemäße Anwendung zu finden.

Der Anspruch der Wittve ist ausgeschlossen, wenn die Ehe erst nach dem Unfälle geschlossen worden ist.

§ 3.

Erreicht das Dienst Einkommen nicht den von der höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeindebehörde für Erwachsene festgesetzten ortsüblichen Taglohn gewöhnlicher Tagearbeiter (§ 8 des Reichsgesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, vom 15. Juni 1883), so ist der letztere der Berechnung zu Grunde zu legen.

§ 4.

Der Bezug der Pension beginnt mit dem Wegfalle des Dienst Einkommens, der Bezug der Wittwen- und Waisenrente sowie der Rente der Ascendenten mit dem auf den Todestag des Verunglückten folgenden Tage.

Das Recht auf den Bezug der vorbezeichneten Renten erlischt jedenfalls:

1. für jeden Berechtigten mit dem Ablaufe des Monats, in welchem er sich verheirathet oder stirbt;
2. für jedes Kind außerdem mit dem Ablaufe des Monats, in welchem es das achtzehnte Lebensjahr vollendet.

Die gemäß dieser Verordnung zu gewährenden Pensionen und Renten werden monatlich im Voraus bezahlt.

§ 5.

Ein Anspruch auf die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Bezüge besteht nicht, wenn der Verletzte den Unfall (§ 1) vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt hat, wegen dessen auf Dienstentlassung gegen ihn erkannt oder wegen dessen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweige aberkannt worden ist.

§ 6.

Ansprüche auf Grund dieser Verordnung sind, soweit deren Feststellung nicht von Amtswegen erfolgt, bei Vermeidung des Anschlusses vor Ablauf von zwei Jahren nach dem Eintritte des Unfalles bei der dem Verletzten unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde anzumelden.

Nach Ablauf dieser Frist ist der Anmeldung nur Folge zu geben, wenn zugleich glaubhaft bescheinigt wird, daß die Folgen des Unfalles erst später bemerkbar geworden sind, oder daß der Berechtigte von der Verfolgung seines Anspruchs durch außerhalb seines Willens liegende Verhältnisse abgehalten worden ist.

Jeder Unfall, welcher von Amtswegen oder durch Anmeldung der Beteiligten einer vorgesetzten Dienstbehörde bekannt wird, ist sofort zu untersuchen. Den Beteiligten ist Gelegenheit zu geben, selbst oder durch Vertreter ihre Interessen bei der Untersuchung zu wahren.

§ 7.

Soweit nicht nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift höhere Beträge zustehen (§ 1 Absatz 1 und 2 und § 2 Absatz 3), in welchen Fällen es bei den einschlägigen Bestimmungen hewendet, wird bei der Festsetzung der nach den §§ 1, 2 und 3 zu gewährenden Bezüge der Berechnung des Dienst Einkommens das gesammte von dem Beamten oder Bediensteten zuletzt bezogene dienstliche Einkommen, soweit es nicht zur Bestreitung von Dienstaufwandskosten gewährt wird, nach Maßgabe der folgenden näheren Bestimmungen zu Grunde gelegt:

1. Freie Dienstwohnung und der Ertrag von Dienstgründen kommen mit jenem Betrage zur Anrechnung, um welchen sich das sonstige Dienst Einkommen des Bediensteten regulativmäßig erhöhen würde, wenn ihm die Dienstwohnung oder das Dienstgrundstück nicht überlassen wäre;
2. Einkommensbestandtheile, welche ihrer Natur nach steigend und fallend sind, wie nicht fixirte Emolumente, Materialersparnis- oder Akkordprämien und dergl. werden nach ihrem durchschnittlichen Betrage der drei letzten Kalenderjahre vor dem Jahre, in welchem die Pension oder Rente festgesetzt wird, zur Anrechnung gebracht;
3. Bloß zufällige Dienst Einkünfte, wie Kommissionsgehühren, außerordentliche Remunerationen, Gratifikationen und dergl. kommen nicht zur Berechnung.

§ 8.

Soferne nicht nach vorstehenden Bestimmungen oder nach anderweiter Vorschrift Fürsorge, Pension oder Entschädigung gewährt wird, erhalten Beamte und Bedienstete der Kategorien B, C und D des Besoldungsstatus der königl. Verkehrsanstalten, welche in Ausübung oder aus Veranlassung des Dienstes ohne eigenes Verschulden eine Verletzung erlitten haben und in Folge dessen dienstunfähig geworden sind, auch bei kürzerer als fünfjähriger Dienstzeit (§ 1 der Verordnung vom 30. November 1886) bei ihrer Entlassung aus dem Dienste auf die Dauer ihrer Erwerbsunfähigkeit oder Erwerbsbeschränktheit Pensionen bis zum Höchstbetrage von 40 pCt. ihres Hauptgeldbezuges.

Den Wittwen und Waisen solcher im Absatze 1 bezeichneten Personen, welche in Folge der erlittenen Dienstbeschädigung gestorben sind, werden Pensionen nach Maßgabe der §§ 2—5 der Verordnung vom 30. November 1886 unter Zugrundelegung des Pensionshetrages des Verstorbenen gewährt.

§ 9.

Die gemäß dieser Verordnung zu gewährenden Pensionen sind Abzügen nach § 8 der Verordnung vom 30. November 1886 nicht unterworfen.

§ 10.

Gegenwärtige Verordnung tritt sofort in Kraft.

Großherzogthum Oldenburg. Gesetz vom 30. Dezember 1890, betr. Abänderung des Art. 12 B des Gesetzes vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung.¹⁾

(Veröff. im G.-Bl. für das Herzogthum Oldenburg. XXIX. Bd. 47. Stück).

Das Gesetz enthält Aenderungen der Besoldungsverhältnisse einzelner Beamtenklassen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891.

Gesetz vom 3. Januar 1891, betr. Abänderung des Gesetzes vom 24. Februar 1879, betr. Verminderung der durch den Eisenbahnbetrieb entstehenden Feuersgefahr.

(Veröff. im G.-Bl. für das Herzogthum Oldenburg. XXIX. Bd. 48. Stück).

Der einzige Artikel des Gesetzes enthält eine Aenderung des Art. 3 § 1b des Gesetzes vom 24. Februar 1879, welches hiernach jetzt folgende Fassung hat:

Artikel 1.

§ 1. Innerhalb 38 m von einer Eisenbahn mit Lokomotivbetrieb dürfen nur mit Genehmigung des Amts Gebäude errichtet oder leicht entzündbare Gegenstände gelagert werden.

§ 2. Die Genehmigung (§ 1) ist nur dann zu ertheilen, wenn durch genügend feuersichere Bauart des Gebäudes bezw. feuersichere Bedeckung der zu lagernden Gegenstände oder durch besondere örtliche Verhältnisse die Feuersgefahr ausgeschlossen ist.

§ 3. Diese Vorschriften finden auch dann Anwendung, wenn das Eisenbahngeleise, in dessen Nähe ein Gebäude errichtet werden soll, noch nicht hergestellt, die Ausführung der projektirten Anlage aber durch das Staatsministerium genehmigt ist.

§ 4. Die vorstehenden Bestimmungen finden auch auf erhebliche theilweise Erneuerungen oder Aenderungen vorhandener Gebäude, welche weniger als 38 m von der Eisenbahn entfernt sind, Anwendung.

Artikel 2.

§ 1. Bei bestehenden Gebäuden oder Materiallagerungen, in deren Nähe innerhalb 38 m Schienengeleise angelegt werden, hat das Amt nach Anhörung der Eisenbahnverwaltung und der Anlieger zu entscheiden, ob den Umständen nach eine Feuersgefahr aus dem Lokomotivbetrieb als vorhanden anzunehmen ist und eventuell die zur Abwendung derselben erforderlichen Mafregeln anzuordnen.

§ 2. Die zur Abwendung der Feuersgefahr von bestehenden Gebäuden oder Lagerplätzen erforderlichen Einrichtungen werden durch die Eisenbahnverwaltung beschafft, sofern nicht eine Vereinbarung zwischen denselben und den Anliegern über eine Geldabfindung zu Stande kommt.

¹⁾ Das Gesetz vom 19. März 1883 ist abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen 1883 S. 299 ff.

Etwaige Unzuträglichkeiten, welche durch die veränderte Einrichtung entstehen, vermehrte Unterhaltungskosten, weitere Wege zu den Lagerplätzen u. s. w. und die dafür zu leistende Entschädigung werden nach den für die Enteignungen zu Eisenbahnen geltenden Bestimmungen festgestellt.

Artikel 3.

§ 1. Auf Eisenbahnen minderer Ordnung finden die nachfolgenden besonderen Bestimmungen Anwendung:

- a) Die in den Art. 1 und 2 bestimmten Entfernungen werden auf 19 m herabgesetzt.
- b) Als eine für die Anschließung der Feuersgefahr in Beziehung auf bestehende Gebäude und Lagerplätze genügende Einrichtung soll angesehen werden, wenn der Rauchfang der Lokomotive mit einem Funkenfänger versehen, der Aschkasten so eingerichtet ist, daß während der Fahrt Brennstoffe nicht heransfallen, derselbe vom Lokomotivführer vollständig geschlossen und wieder geöffnet werden kann und die Lokomotive an feuergefährlichen Gegenständen in einer Entfernung von weniger als 19 m so vorbeigeführt wird, daß der Luftzug durch die Feuerröhre und das Blaserohr schon 40 m vor denselben möglichst abgesperrt und erst 10 m hinter denselben wieder geöffnet wird.
- c) Vor der Eröffnung der Eisenbahn sind von dem Amte unter Zuziehung der Interessenten die feuergefährlichen Gegenstände und die Zulänglichkeit der zur Abwendung der Feuersgefahr getroffenen Mafregeln festzustellen.

Sofern die Feuersgefahr nach den Bestimmungen unter b) beseitigt werden soll, ist auf Grund eines Gutachtens Sachverständiger zu entscheiden, ob die Lokomotiven den Anforderungen genügen, und sind die feuergefährlichen Gegenstände nöthigenfalls durch Signale zu bezeichnen und die Lokomotivführer mit den nöthigen Instruktionen zu versehen.

§ 2. Ob eine Eisenbahn nach Anlage, Einrichtung und Betriebsverhältnissen als eine Eisenbahn minderer Ordnung im Sinne dieses Gesetzes anzusehen ist, bestimmt das Staatsministerium.

Artikel 4.

§ 1. Die in vorstehenden Bestimmungen gedachten Entfernungen werden gemessen:

- a) bei Eisenbahnen, welche überhaupt nur für ein Geleise angelegt sind, von dem Kopfe der nächsten Schiene;
- b) bei zwei- oder mehrgeleisigen Eisenbahnen von dem Kopfe der zunächst gelegenen, zum Durchfahren bestimmten Schiene, in horizontaler Ebene und bei Gehäuden bis zum nächsten Punkte derselben.

§ 2. Liegt der Schienenkopf mehr als 1 m höher als die Grundfläche, auf welcher das Gebäude steht, so ist der vorgeschriebenen Entfernung das Aderthalbfache des Höhenunterschiedes binzu zu rechnen.

Artikel 5.

Wenn den Vorschriften dieses Gesetzes zuwider Gebäude errichtet oder leicht entzündbare Gegenstände gelagert werden, so kann deren Aenderung oder Fortschaffung auf Kosten der Eigenthümer vom Amte angeordnet werden.

Artikel 6.

Die vorstehenden Bestimmungen finden auf Gebäude und Materialien der Eisenbahnverwaltung und auf die mit der Eisenbahn zu transportirenden Gegenstände keine Anwendung.

Artikel 7.

Das Gesetz vom 28. März 1867, betreffend Verminderung der durch den Eisenbahnbetrieb herbeigeführten Feuersgefahr, und die Verordnung vom 11. März 1877, betreffend Art. 1, Art. 2 §§ 1, 2, und Art. 3 jenes Gesetzes sind aufgehoben.

Oesterreich-Ungarn. Das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Gesetze, Erlasse u. s. w.

(No. 45:) Erlaß des k. k. Handelsministeriums vom 30. März 1891, betr. die Einhaltung der veterinär-polizeilichen Vorschriften bei Verladung von Viehtransporten in den österreichischen Grenzstationen. (No. 53:) Desgl. vom 21. April 1891, betr. die Gestattung des Zusammenladens von Mutterkühen mit ihren Saugkälbern.

Frankreich. Entwurf eines Gesetzes, betr. die Beförderung von Gütern auf den Hauptbahnen.¹⁾

Dem Abgeordnetenhanse vorgelegt am 17. März 1891 und der Eisenbahnkommission überwiesen.

(Documents parlementaires. Session 1891. Annexe No. 1314. Beilage zum Journal officiel vom 28. April 1891 S. 732 ff.)

Titel I.

Aufstellung der Tarife.

Artikel 1.

Zur Erhebung von Gebühren aller Art durch die Eisenbahnen bedarf es eines Beschlusses der Regierung.

Jede Aenderung an den innerhalb der Grenzen der Maximaltarife der Bedingnißhefte erhobenen Gebühren oder an den Bedingungen für die Anwendung dieser Gebühren wird auf Vorschlag des Konzessionärs vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt.

Die Gebühren für Beförderung oder für Nebenleistungen, welche der Konzessionär auszuführen verpflichtet ist, ohne daß dafür ein Maximaltarif in dem Bedingnißhefte besteht, sowie die Bedingungen, unter welchen derartige Leistungen auszuführen sind, werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Konzessionärs festgestellt.

¹⁾ Vergl. auch die Notiz S. 606 dieses Heftes.

Artikel 2.

Die den Vorschlägen der Gesellschaften ertheilte Genehmigung ist immer nur eine widerrufliche.

Die widerrufliche Genehmigung kann stets unter Beachtung der im Art. 3 festgestellten Fristen und unter Beachtung derselben Formen, unter welchen sie ertheilt ist, zurückgezogen werden.

Artikel 3.

Wenn die Beförderungspreise für Güter oder die Nebengebühren ermäßigt sind mit oder ohne Bedingung, so können die ermäßigten Gebühren nur nach Ablauf einer bestimmten Frist¹⁾ wieder erhöht werden. Diese Frist beträgt 3 Monate für Ausfuhrtarife und bezieht sich nicht auf Durchfuhrtarife, welche jederzeit erhöht werden können.

Die Sätze dieser Tarife können verschieden bemessen sein für die verschiedenen Zeiten des Jahres mit der Maßgabe, daß die für eine bestimmte Jahreszeit veröffentlichten Tarife mindestens ein Jahr lang in Kraft bleiben müssen.

Artikel 4.

Den Eisenbahngesellschaften ist untersagt, ohne vorherige Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit anderen Beförderungsunternehmern zu Wasser oder zu Lande Verträge abzuschließen, welche unter irgend welcher Gestalt oder Bezeichnung diesen Unternehmern Vortheile gewähren, welche nicht allen Unternehmern derselben Art gewährt werden.

Artikel 5.

Durch besondere Verordnung der Staatsregierung wird Bestimmung über folgende Angelegenheiten getroffen werden:

1. Die Form der Untersuchungen, welche der Genehmigung und Feststellung der Tarife vorausgehen.
2. Die Organisation des Dienstes der mit der Kontrolle des Verkehrs der Eisenbahnen beauftragten Beamten, sowie über die Zusammensetzung und die Befugnisse des Ausschusses, unter dessen Beirath die Entscheidungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Tarifangelegenheiten getroffen werden müssen.
3. Die für die Tarife der Staatsbahnen zu beachtenden Bestimmungen.
4. Die Bedingungen, unter welchen in gewissen Fällen Tarifänderungen der Privatgesellschaften sogleich in Kraft gesetzt werden können unter dem Vorbehalt einer endgültigen Entscheidung nach Abschluß der regelmäßigen geschäftlichen Behandlung.
5. Im Allgemeinen über alle die Maßnahmen, welche zur Sicherstellung der Ausführung dieses Gesetzes erforderlich sind.

¹⁾ In dem uns vorliegenden Texte steht: un délai. Möglicher Weise liegt hier ein Druckfehler vor, indem das Gesetz auch die regelmäßige Länge der Frist hat bestimmen wollen, welche im folgenden Satze für Ausfuhrtarife auf 3 Monate bemessen ist.

Titel II.

Veröffentlichung und Anwendung der Tarife. Haftung der Bahnen.

Artikel 6.

Eine Sammlung der auf jedem Eisenbahnnetz in Geltung stehenden Tarife und Nebengebühren nebst den Bedingungen für ihre Anwendung ist auf allen Bahnhöfen und an allen Stationen des Netzes zur Verfügung des Publikums zu halten.

Artikel 7.

Die Erhebung der Gebühren erfolgt ohne Unterschied der Person und ohne irgend welche Begünstigung.

Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern ein Erlaß oder eine Preisermäßigung gegenüber den genehmigten Tarifen, oder Vortheile gewährt werden sollen, welche aus den Tarifvorschriften nicht hervorgehen, ist ausdrücklich untersagt.¹⁾

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf etwaige zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften im öffentlichen Interesse abgeschlossene Verträge.

Artikel 8.

Wenn der Absender in dem Frachtbriefe bei Abfertigung des Gutes die Worte: „Ermäßigter Tarif“ oder „Ausnahmetarif“ einträgt, so wird angenommen, daß er die Vortheile desjenigen in Geltung stehenden Tarifes beansprucht, welcher den niedrigsten Satz hat, und daß er alle die Bedingungen annimmt, welche mit Anwendung dieses Tarifes verbunden sind.

Artikel 9.

Wenn in dem Frachtbriefe nichts anderes vermerkt ist, so wird angenommen, daß der Absender denjenigen Weg des Gutes wünscht, welcher die billigste Fracht zwischen Versand- und Empfangsort gewährt.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung, wenn sie den Bestimmungen der Konzession oder der gesetzlich genehmigten Verträge über die Theilung des Verkehrs widersprechen.

Artikel 10.

Die Eisenbahn haftet für den Verlust oder die Beschädigung der ihr anvertrauten Güter und für die Ueberschreitung der in den Tarifen festgesetzten Lieferfristen, wenn sie nicht beweist, daß dieser Verlust, diese Beschädigung oder diese Verspätung durch Zufall, durch höhere Gewalt, durch inneren Verfall des Gutes oder durch ein Verschulden des Absenders oder Empfängers herbeigeführt ist.²⁾

Artikel 11.³⁾

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gehauten Wagen transportirt

¹⁾ Vergl. Berner Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr Art. 11 Abs. 1.

²⁾ Vergl. Berner Uebereinkommen Art. 30.

³⁾ Vergl. Berner Uebereinkommen Art. 31.

- werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, ohgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
 3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach den Bestimmungen des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender und dem Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
 4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, ansergewöhnliche Leckage, Austrocknung oder Verstreuen zu leiden, für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
 5. in Ansehung lebender Thiere, für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
 6. in Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugehen ist, für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Artikel 12.

Jede Bestimmung des Tarifs, durch welche die Bestimmungen der Art. 8, 9, 10 und 11 dieses Gesetzes abgeändert oder die Verjährungsfristen des Art. 108 des Handelsgesetzbuches abgekürzt werden, ist nichtig.

Jedoch ist es gestattet, Bestimmungen in die Tarifbedingungen aufzunehmen, nach welchen in gewissen Ausnahmefällen bei Verkürzung der Lieferfristen auch die Entschädigungen für Ueberschreitung der Lieferfristen herabgesetzt und bei Ermässigung der Frachtsätze ein Höchstbetrag der Entschädigung für Verluste und Beschädigungen festgestellt wird.

Titel III.

Vorschriften, betreffend die zukünftige Feststellung der Frachtsätze.

Artikel 13.

Die ermässigten Sätze, welche für die Beförderung gewisser Güter zwischen 2 bestimmten Stationen festgesetzt sind, müssen in gleichem Masse anwendbar sein auf die Beförderung derselben Güter in derselben Richtung zwischen einer der be-

zeichneten Stationen und einer Zwischenstation, oder zwischen 2 zwischenliegenden Stationen, wenn das Publikum ein Interesse daran hat, den gesamten Transportpreis für einen Theil der Transportstrecke zu zahlen.

Als Zwischenstationen im Sinne dieser Bestimmung sind alle auf dem kürzesten Wege zwischen Versand- und Empfangsstation belegenen Stationen anzusehen, wenn der Tarif keine Bestimmung über den Uebergangspunkt enthält; wenn der Tarif eine solche Bestimmung enthält, so gelten als Zwischenstationen alle diejenigen, welche der Tarif zwischen Versand- sowie Empfangsstation und dem Uebergangspunkt bezeichnet. Die ermäßigten Durchfuhr- und Anfuhrsätze können jedoch für die nach dem französischen Gebiete bestimmten Transporte nicht beansprucht werden.

Artikel 14.

Wenn besondere ermäßigte Sätze für die Beförderung gewisser Güter zwischen 2 Stationen festgestellt sind, so müssen diese Sätze bei Weiterbeförderung derselben Güter auf einer anschließenden Strecke an die für diese Strecke geltenden Tarifsätze angestossen werden. Eine besondere Uebergangsgebühr darf hierbei nicht erhoben werden.

Artikel 15.

Wenn besondere Tarife für solche aus dem Auslande kommenden Güter, welche auch im Inlande erzeugt werden, zwischen einem im Auslande belegenen Platze einerseits und einer französischen Grenzstation, einem Seehafen oder irgend einem im inneren Frankreich belegenen Punkte bestehen, so dürfen für die Tarife für gleichartige Güter inländischen Ursprungs zwischen denselben französischen oder zwischen Zwischenstationen im Sinne des Art. 13 keine höheren Einheitssätze berechnet werden, als die auf die französischen Bahnen entfallenden antheiligen Sätze der gedachten Einfuhrtarife.

Artikel 16.

Die auf die französischen Eisenbahnen entfallenden Antheile an den Durchfuhrsätzen müssen auch Anwendung finden auf alle Sendungen nach ausländischem Gebiete von Zwischenstationen zwischen der Ein- und Ausgangsstation und von solchen innerhalb einer Zone von 50 km von dem direkten Wege belegenen Stationen von Zweiglinien, deren Entfernung nach der Ausgangsstation geringer ist, als die Entfernung zwischen Ein- und Ausgangsstation.

Artikel 17.

In die internationalen Tarife dürfen die französischen Bahnen für von ausländischen Häfen kommende oder dorthin bestimmte Güter keine niedrigeren kilometrischen Einheitssätze einrechnen, als diejenigen, welche auf demselben Netze für dieselben Güter zwischen französischen Häfen und denselben Versand- oder Bestimmungsorten bestehen.

Artikel 18.

Abweichungen von den Bestimmungen dieses Titels sind nur in Ausnahmefällen zulässig mit ausdrücklicher Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welche nur auf Grund übereinstimmenden Gutachtens des beratenden Eisenbahnausschusses und der Generalversammlung des Staatsrathes ertheilt werden darf.

Russland. Verordnung vom 8./20. Januar 1891, betr. Vorschriften für die Benutzung der Warteräume der Eisenbahnstationen und der Züge seitens der Reisenden.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 12./24. März 1891.

Im Anschluß an Art. 155 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 (Archiv 1885 S. 643 n. ff.) werden besondere Vorschriften für die Benutzung der für die Reisenden bestimmten Räume auf den Stationen und der Züge, sowie für das Verhalten der Reisenden in diesen Räumen und in den Zügen zur öffentlichen Kenntniß gebracht. Danach sollen die Warteräume mindestens zwei Stunden vor Abgang eines Zuges geöffnet und frühestens eine Stunde nach Abgang geschlossen werden. Bezüglich der Zulassung der Reisenden und sonstigen Personen auf die Bahnsteige sollen für die einzelnen Stationen seitens der Eisenbahnverwaltungen im Benehmen mit der Polizeibehörde besondere Vorschriften erlassen werden. In den Zügen gilt ein Platz als besetzt, wenn der Reisende auf denselben beim zeitweiligen Verlassen des Zuges irgend einen Gegenstand legt. In der Zeit, in welcher geheizt wird, müssen alle Wagenfenster geschlossen bleiben, in der übrigen Zeit kann ein Fenster auf der vom Winde abliegenden Seite geöffnet werden. Bei Streitigkeiten zwischen den Reisenden über Fensteröffnen oder sonstige derartige Angelegenheiten entscheidet der Zugsführer.

Kaiserlicher Erlaß vom 15. Februar 1891, betr. die Heranziehung der zu Zwangsarbeit verurtheilten Verbannten zum Bau der Ussuribahn.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 16./28. April 1891.

Der Generalgouverneur des Amurgebietes wird ermächtigt, zu den Arbeiten am Ban der Ussurijschenbahn (Wladiwostok—Graphskaja) zu Zwangsarbeit verurtheilte Verbannte von der Insel Sachalin und aus anderen sibirischen Bezirken in möglichst großer Zahl heranzuziehen. Aus den für die Arbeit der Verbannten seitens der Eisenbahnverwaltung zu zahlenden Löhnen, deren Höhe von dem Generalgouverneur im Einvernehmen mit dem Minister der Verkehrsanstalten festgestellt werden soll, erhalten die Verbannten das gesetzliche Zehntel und die für Ueberstunden gewährten Beträge, der übrige Theil fließt in die Staatskasse behufs Deckung der Kosten der Verpflegung, Beaufsichtigung u. s. w. der Verschiedenen. Den letzteren kann, wenn sie bei den Banarbeiten besonderen Eifer zeigen und sich tadelloß führen, die Strafzeit derart gekürzt werden, daß 1 Jahr wirklich verflußter Zeit für 1½ Jahr angerechnet wird.

Verordnung vom ~~22. Februar~~
6. März 1891, betr. die Anordnung von Frauenabtheilen in den Personenzügen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 5./17. März 1891.

In Abänderung der bisher gültig gewesenen Bestimmungen wird angeordnet, daß an allen Bahnen oder Theilstrecken von solchen, auf denen während des ganzen Jahres in jeder Richtung täglich zwei oder mehr Züge verkehren, wenn deren Lauf während mindestens 2 Stunden in die Zeit von Mitternacht bis 7 Uhr morgens fällt,

in allen 3 Wagenklassen besondere Abtheile als Frauenabtheile vorzusehen und innen sowohl als äußerlich als solche zu bezeichnen sind. Auf Bahnen, welche täglich nur einen Personen- oder gemischten Zug befördern, dessen Lauf während mindestens 2 Stunden in die Zeit zwischen Mitternacht und 7 Uhr morgens fällt, brauchen nur in einem Wagen 2. und in einem 3. Klasse Frauenabtheile vorgesehen zu werden. Befindet sich im Zuge nur ein Wagen 1. und 2. Klasse, so kann von der Bezeichnung eines Frauenabtheils in 2. Klasse abgesehen werden. Der Einrichtung besonderer Frauenabtheile bedarf es ferner nicht in den gemischten Zügen, wenn auf der Bahn auch Personenzüge verkehren, und in Zügen, welche zur Beförderung von Arbeitern bestimmt sind. In den Frauenabtheilen ist das Tabakrauchen untersagt.

Kaiserlicher Erlaß vom 18./30. März 1891, betr. den Ankauf der Libau—Romnyer Eisenbahn für den Staat.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 16./28. April 1891.

Die Libau—Romnyer Bahn soll alsbald angekauft und in Staatsverwaltung übernommen werden. — Die Aktionäre der Bahn erhalten für je 5 Aktien zum Nennwerthe von je 125 Metallrbln 4 vierprozentige Staatsobligationen zum Nennwerthe von je 100 Kreditrbl. Im Uebrigen erfolgt die Abrechnung mit der Gesellschaft, welche die Bahn seither im Besitz und in Verwaltung hatte, nach Maßgabe des Ergebnisses der durch den kaiserl. Kontrollen vorzunehmenden Prüfung und Feststellung der Betriebsrechnungen. (Die 1221 Werst Bahnen betreibende Libau—Romnyer Eisenbahngesellschaft hat für ihre verschiedenen Linien in den Jahren 1871 bis 1874 die Konzession mit Dauer bis zu den Jahren 1952 bis 1955 erhalten, die Berechtigung des Staates zum Ankauf der konzessionirten Bahnen sollte mit dem 20. Mai 1892 beginnen. Das Anlagekapital bestand aus nicht garantirten Aktien im Nennbetrage von 7 116 703 Rbl., ferner aus Obligationen, welche von der Regierung veräußert worden waren. Konsolidirte Obligationen, (im Nennbetrage von 51 731 285 Rbl.) Beihilfe zum Bau und zur Ausrüstung ihrer Linien hat die Gesellschaft vom Staate im Betrage von 7 383 415 Rbl. erhalten. Die Schuld der Gesellschaft, welche durch die seitens der Regierung gezahlten und von der Gesellschaft nicht zurückerstatteten Zinsen der Obligationen und durch Gewährung von Vorschüssen entstanden, hatte Ende des Jahres 1888 den Betrag von 68 213 250 Rbl. erreicht. Der Staat war also bei der Libau—Romnyer Bahn finanziell schon sehr stark theilhaftig.)

Kaiserl. Erlaß vom 18./30. März 1891, betr. die Errichtung einer Abtheilung für die Prüfung der Jahresrechnungen derjenigen Privatbahnen, welche einer besonderen Kontrolle nicht unterworfen sind.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 30. April
12. Mai 1891.

Diejenigen russischen Eisenbahngesellschaften, welche Zahlungen aus der Reichskasse für staatlicherseits übernommene Zinsgewähr oder aus anderer Veranlassung empfangen, sind bezüglich ihrer Finanzgebarung einer ständigen Beaufsichtigung durch besondere örtliche Kontrollbehörden unterworfen (vergl. Archiv 1888 S. 776). Durch den vorstehenden Erlaß wird ein Ausschuß von Beamten eingesetzt

welcher die Jahresrechnungen derjenigen Privathahnen prüfen soll, die keine Zahlungen für Zinsgewähr n. dergl. aus der Reichskasse empfangen, und zwar soll sich diese Prüfung ebenso auf die bereits vergangenen, als auf das laufende und die künftigen Jahre erstrecken. Der Ausschuß besteht unter dem Vorsitz des Vorstehers der Eisenbahnabtheilung des kaiserl. Rechnungshofes aus 2 Mitgliedern dieser Behörde, 2 Mitgliedern des Ministeriums der Verkehrsanstalten und 1 Mitgliede des Finanzministeriums.

Verordnung vom 18./30. März 1891, betr. die Beförderung von explodirbaren Stoffen auf Eisenbahnen und Verzeichniß derjenigen Stoffe, deren Beförderung auf Eisenbahnen ausgeschlossen ist.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 7./19. Mai 1891.

In Gemäßheit der Art. 51 und 91 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes (vergl. Archiv 1895 S. 643 ff.) sind vom Eisenbahnrat die besonderen Bedingungen festgestellt worden, unter welchen explodirbare Stoffe auf Eisenbahnen befördert werden dürfen. Dieselben werden gleichzeitig mit einem Verzeichniß derjenigen Stoffe veröffentlicht, deren Beförderung auf Eisenbahnen unzulässig ist.

Verordnung vom ^{26. März} 7. April 1891, betr. die Lieferfristen für die auf Eisenbahnen beförderten Güter.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 7./19. Mai 1891.

Die einschlägigen früheren Bestimmungen (vergl. Archiv 1888 S. 118) werden in einzelnen Punkten abgeändert. Als wesentlichste Aenderung erscheint, daß für Frachtgut in Wagenladungen ein Tag für je 150 Werst, statt früher für je 120 Werst, der von dem Gute zu durchlaufenden ganzen Strecke gerechnet werden soll.

Verordnung vom 18./30. April 1891, betr. Statistik der Eisenbahnunfälle.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom ^{30. April} 12. Mai 1891.

Im Anschluß an die Verordnung vom 17./29. Januar 1891, betr. die Berichterstattung über Eisenbahnunfälle (vergl. Archiv 1891 S. 560) werden Bestimmungen bezüglich der seitens der Eisenbahnverwaltungen zu machenden statistischen Angaben über die bei Eisenbahnunfällen vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen getroffen. Verletzungen sind danach in die statistischen Nachweisungen nur aufzunehmen, wenn die dadurch herbeigeführte Arbeitsunfähigkeit über 3 Tage gedauert hat.

Bücherschau.

Besprechungen.

Krönig, F. Regierungsrath, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau. Die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen. Erster, allgemeiner Theil. Breslau 1891. Verlag von Wilh. Gottl. Korn.

Wie bereits mehrere andere Schriften aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens hat auch die vorbezeichnete ihren Ursprung in den eisenbahnwissenschaftlichen Vorlesungen, welche seit dem Jahre 1882 auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Breslau und Köln gehalten werden. Der Verfasser giebt, wie wir aus dem Vorworte erfahren, darin den wesentlichen Inhalt seiner Vorlesungen über die Verwaltung der preussischen Eisenbahnen wieder. Er will entsprechend dem Zwecke der Vorlesungen mit seiner Schrift in erster Linie seinen jüngeren Kollegen, ferner aber auch allen denjenigen, welche einen allgemeinen Ueberblick über die betreffenden Verhältnisse zu gewinnen wünschen, hierzu Gelegenheit bieten. Der vorliegende erste, allgemeine Theil soll die Gesamtorganisation der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Darstellung bringen; der zweite Theil, dessen Erscheinen für das Jahr 1892 in Aussicht gestellt wird, soll der Ordnung und Beschaffung des Geld-, Real- und Personalbedarfs, der Finanzverwaltung, dem Haushalte der Staatseisenbahnverwaltung, der Verwaltung des beweglichen und unbeweglichen Eigenthums, den Beamten- und Arbeiterverhältnissen und der Einrichtung des Transportwesens gewidmet werden.

Die Einleitung der Schrift betrachtet die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den europäischen Staaten, in Preussen, dem Deutschen Reiche, England, Frankreich, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Skandinavien und in der Schweiz, erörtert sodann die verschiedenen Verwaltungssysteme vom Standpunkte der Gemeinwirthschaft und der Privatwirthschaft und untersucht schliesslich die Quellen und den Ursprung der für die Verwaltung der preussischen Staatsbahnen maßgebenden Vor-

schriften und Einrichtungen, welche nach Ansicht des Verfassers das natürliche Produkt der historischen Entwicklung der Eisenbahnen in Preußen ist, und zum großen Theil von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und den Transportverbänden ihren Inhalt empfangen hat. Das eigentliche Thema wird in 7 Abschnitten behandelt. Der erste ist den Verwaltungsbezirken gewidmet, wobei auch die Gesichtspunkte, welche für den Umfang und die äußere Gestaltung der Bezirke, der königlichen Eisenbahndirektionen und Eisenbahnbetriebsämter maßgebend waren, nach den diesen Behörden im Allgemeinen obliegenden Aufgaben hervorgehoben werden. Im zweiten Abschnitte wird die Eintheilung der Verwaltung (Bau- und Betriebsverwaltung und die letztere wieder in die allgemeine, die Betriebs- und die Transportverwaltung) und die gesammte Organisation der Staatseisenbahnverwaltungsbehörden, ihrer Geschäftsbüreaus, der ausführenden und der beiräthlichen Organe in ihrer geschichtlichen Entwicklung und in ihrer jetzigen Gestalt dargestellt. Den sachlichen Inhalt der Verwaltung behandelt der dritte, der umfassendste und wichtigste Abschnitt der Schrift. Er enthält eine Uebersicht über die in der Bahnverwaltung, der Bauverwaltung, der Transportverwaltung und der allgemeinen Verwaltung enthaltenen einzelnen Aufgaben, über die mit diesen Aufgaben betrauten einzelnen Organe und über deren dienstliche und Disziplinarverhältnisse. Ihm folgt im vierten Abschnitte die Kontrolle und die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb (Kontrolleinrichtungen und Kontrolbeamten der Staatseisenbahnbehörden, Staatsaufsicht, Reichsaufsicht und Staatshaushaltskontrolle). Im fünften Abschnitte werden verschiedene Einrichtungen zur Fortbildung des Eisenbahnwesens, insbesondere die Statistik, und im sechsten die Beziehungen der preussischen Staatsbahnen zu den verschiedenen Eisenbahnverbänden, insbesondere dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem der Eisenbahnverkehrsverbände, der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, den einzelnen Transportverbänden, und ferner auch die Beziehungen der preussischen Staatsbahnen zu den anschließenden Bahnen, die direkten und die Verbandsverkehre erörtert. Den Schluß bildet das Verhältniß der preussischen Staatsbahnen zur Reichsposttelegraphenverwaltung, zur Zollverwaltung und zu den Organen der Landespolizei. In einem Anhange sind die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung, sowie die Geschäftsordnungen der königlichen Eisenbahndirektionen und Eisenbahnbetriebsämter abgedruckt.

Ein abschließendes Urtheil über die Schrift ist selbstredend erst dann möglich, wenn dieselbe vollendet sein wird. Der vorliegende erste Band erscheint aber wohlgeegnet für den Zweck, welchem er hauptsächlich dienen soll, nämlich zur Einführung der angehenden Eisenbahnbeamten in die Staatseisenbahnverwaltung durch Gewährung eines allgemeinen Ueber-

blicks über dieses überaus umfangreiche und schwierige Gebiet und die einzelnen darin enthaltenen Funktionen. In der Einleitung erhält der Leser eine kurze, aber anschauliche Schilderung der Entwicklung des Eisenbahnwesens und im besondern der Staatseisenbahnen in Preußen. Der dem eigentlichen Gegenstande der Aufgabe gewidmete Theil verbreitet sich mit einer Vollständigkeit über alle Seiten und Zweige der Verwaltung und der Geschäftsthätigkeit der Eisenbahnverwaltungsbehörden, daß kaum etwas Erhebliches in dieser Beziehung zu vermissen sein wird. Auch diejenigen Funktionen, welche eigentlich betriebstechnischer Natur sind, finden darin, wie billig, ihre Berücksichtigung. Die Betrachtung erfolgt nach den mannigfaltigsten Gesichtspunkten; die einzelnen Verwaltungseinrichtungen werden nicht nur in ihrer Gestaltung, sondern auch in ihrem Bestimmungszweck dargestellt, geeigneten Falls lehnt sich die Erörterung an die allgemeinen Staatseinrichtungen an. Zur Förderung des Verständnisses ist eine derartige Behandlung zweifellos sehr geeignet.

Von großer Bedeutung für das hier behandelte Thema ist die Anordnung des Stoffs. Ob in dieser Beziehung das Beste getroffen ist, scheint mir nicht ansser Zweifel. Der umfangreiche und reich gegliederte Bau wird nicht von seinen Grundlagen, sondern von seinem Abschlusse aus betrachtet. Die Verwaltungsbezirke und die Organisation der Verwaltungsorgane, mit deren Darstellung hier begonnen wird, sind aus dem sachlichen Inhalte der Verwaltung herausgewachsen; sie sind das Ergebnis, aber nicht die Grundlage der Staatseisenbahnverwaltung. Es dürfte sich empfohlen haben, mit der Grundlage, d. h. mit den Einrichtungen und Vorrichtungen zu beginnen, mittelst deren sich der Eisenbahnbetrieb und der Transport vollzieht, im Anschlusse hieran diejenigen Verwaltungsfunktionen zu erörtern, welche in jenen ihren unmittelbaren oder mittelbaren Ursprung haben, alsdann die zur Wahrnehmung der verschiedenen Funktionen berufenen Organe und endlich die Organisation der Verwaltungsbehörden und ihren Geschäftsbereich darzustellen. Die organische Entwicklung des so inhaltreichen und ufassenden Verwaltungsapparats aus seinen Wurzeln würde dem damit noch unbekannten Leser, wie mir scheint, das Verständniß der einzelnen Verwaltungszweige und ihres Zusammenhanges nicht unerheblich erleichtern.

Der Zweck der Schrift, welche nach dem Vorwort mehr zur Einführung in dies Gebiet, als zum praktischen Gebrauche bestimmt ist, erfordert nicht nothwendig die Angabe der Belagstellen und der Quellen im Einzelnen. In dem vorliegenden, hauptsächlich einem Gesamtüberblicke über die Staatseisenbahnverwaltung gewidmeten Theile war es auch gerechtfertigt, hiervon abzusehen. Dagegen wird der zweite, besondere Theil auch dem Eisenbahnverwaltungsbeamten ein sehr willkommenes Hilfs-

mittel in seiner Thätigkeit zu gewähren vermögen, sofern er durch die Angabe der Quellen in den Stand gesetzt wird, die Richtigkeit der Ausführungen im Einzelnen nachzuprüfen. Es würde um so mehr erwünscht sein, wenn der Verfasser sich zu einer derartigen Bearbeitung des zweiten Theils entschließen würde, als es an litterarischen Bearbeitungen der darin zur Darstellung kommenden Materien zur Zeit fast noch gänzlich fehlt. Man müßte es bedauern, wenn die verdienstvolle Arbeit nicht auch nach dieser Seite hin den Nutzen bringen würde, welcher nach der andern Seite hin schon jetzt von ihr erwartet werden darf. *G.*

Colson, C., ingénieur des ponts et chaussées, maître des requêtes au Conseil d'État, Transports et tarifs, précis du régime des routes et chemins — canaux et rivières, ports de mer — chemins de fer, lois économiques de la détermination des prix de transport, prix de revient — statistique du trafic, tarifs de chemins de fer français, comparaison avec les principaux pays étrangers. Paris 1890, J. Rothschild.

Dies Buch ist hervorgegangen aus Vorlesungen, welche der Verfasser an der École des hautes Études commerciales hält und behandelt in übersichtlicher gedrängter Darstellung den Verkehr auf den Land- und Wasserstrassen. Dasselbe zerfällt in 3 Theile, von welchen der erste die Anlage und Verwaltung, insbesondere auch die Finanzverwaltung der Verkehrswege, der zweite die wirtschaftliche und statistische Bedeutung des Verkehrs und der Transportpreise im Allgemeinen, der dritte Theil die Eisenbahntarife im Besonderen behandelt, alles dies wesentlich und überwiegend mit Bezug auf die einschlägigen Verhältnisse Frankreichs. Besonders hervorzuheben ist unter anderem die in Kapitel VI gegebene klare und faßliche Darstellung über die Selbstkosten des Transports und über die bei Festsetzung der Transportpreise maßgebenden Grundsätze. Wenn der Verfasser freilich dabei zu dem Schlusse kommt, daß ein Unterschied zwischen einer gemeinwirtschaftlichen und privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung im Grunde gar nicht bestehe, sondern es sich nur darum handle, die Tarife so festzusetzen, daß kein nützlicher Transport durch dieselben gehindert werde, und daß dies ebenso bei Privatbahnen durch die Staatsaufsicht erreicht werden könne, wie bei Staatsbahnen, so widerspricht dieser Behauptung die Erfahrung in allen Eisenbahnländern, insbesondere in Frankreich selbst. Die Interessen der die Privatbahnen besitzenden Aktiengesellschaften und die Interessen der Allgemeinheit sind eben in zu vielen Punkten verschieden und deshalb ist eine den letzteren entsprechende Tarifgestaltung bei Privatbahnen auch durch die strengste Staatsaufsicht

und weitgehendste staatliche Beeinflussung nicht durchzusetzen. Außerdem aber fließen bei Privatbahnen die Reinerträge in die Tasche der Aktionäre, während sie bei den Staatsbahnen der Allgemeinheit zu Gute kommen, ein sehr wesentlicher Unterschied, namentlich dann, wenn man wie der Verfasser eine derartige Festsetzung der Tarife befürwortet, dass dadurch dem Anlagekapital eine reichliche Verzinsung gesichert wird.

Ausführlich erörtert der Verfasser auch den Wettbewerb der Eisenbahnen und Wasserwege. Ähnlich wie Picard kommt er zu dem Ergebniss, dass die Eisenbahnen nicht nur das vollkommene Verkehrsmittel in Bezug auf Leistungen seien, sondern dass auch ihre Selbstkosten des Transportes bei gleichen Voraussetzungen (d. h. wenn man entweder bei den Binnenwasserwegen die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und die Unterhaltungskosten zu- oder bei den Eisenbahnen beides abrechne) geringer seien, als die der Binnenwasserwege, insbesondere der Kanäle. Dazu komme aber, dass die Eisenbahnen auf alle Fälle nothwendig seien für den Personentransport und den Transport derjenigen Güter, für welche der Wassertransport wegen seiner Langsamkeit u. s. w. sich nicht eigne, außerdem aber für alle Güter wegen der häufigen Verkehrsunterbrechungen der Wasserwege. Dann sei es aber richtiger, auf den Eisenbahnen den gesamten Verkehr zu befördern und nicht für einen Theil des Verkehrs Kanäle zu bauen. Denn das hierfür aufzuwendende Baukapital sei weit bedeutender, als wenn man auf den bestehenden Eisenbahnen ein zweites und selbst ein drittes und viertes Geleise lege; letzteres aber weit vorzuziehen, weil hierdurch ein leistungsfähigeres, vollkommeneres und billigeres Verkehrsmittel hergestellt würde. Wenn der Wasserweg in der Praxis billigere Transportpreise gewähre, als die Eisenbahnen, so komme das lediglich daher, dass bei den Wasserwegen in der Regel eine Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten, sowie die Unterhaltungskosten nicht in die Transportpreise eingerechnet seien. Es sei also nicht eine Ueberlegenheit des Wasserwegs an sich vorhanden, sondern lediglich die Gesetzgebung schaffe diesen Unterschied und es sei kein Grund vorhanden, nicht dasselbe mit noch besserem Erfolge auf dem Eisenbahnwege zu thun. Im Gegentheil würde es weniger kosten, auf dem schon bestehenden Eisenbahnwege gleichfalls von der Einrechnung der Verziungs- und Unterhaltungskosten in die Transportpreise abzusehen, als einen neuen Transportweg herzustellen, der nur unter dieser Voraussetzung Dienste leisten könne.

Bei Besprechung der deutschen Tarife verfällt der Verfasser in den gewöhnlichen Fehler der französischen Schriftsteller, die sogen. Sammel-ladungen der Spediteure erheblich zu überschätzen und hieraus gänzlich falsche Schlüsse über die Höhe der deutschen Tarife zu ziehen. Es genüge

hier, nochmals darauf hinzuweisen, daß nach neueren eingehenden Feststellungen die Sammelladungen nur 13,87 pCt. des Verkehrs der allgemeinen Wagenladungsklassen und 0,45 pCt. des gesamten Güterverkehrs betragen.

Utr.

Der Generalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen hat sich der mühevollen Aufgabe unterzogen, das in Hunderten von Heften und Nachträgen zerstreute Tarifmaterial des über 7000 km umfassenden Staatsbahnnetzes in ein einziges Tariftuch zu vereinigen und sowohl zum Dienstgebrauch für ihre Stationen einzuführen, als auch im Abonnementswege und Einzelverkauf dem Publikum zugänglich zu machen.

Das im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei am 1. Juli 1891 unter dem Titel: „Generalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen“ erscheinende Tarifsammelwerk enthält außer den neuen Lokalgütertarifen auch alle auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen für die direkten Inlands- und Auslandsverkehre zur Zeit gültigen Gütertarife mit Inbegriff aller bis zum 1. Juli 1891 hierzu erschienenen Nachträge, liefert also ein Gesamtbild aller Tarife, an denen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen als Versand- oder Empfangsbahn beteiligt sind.

Der reichhaltige, über 2300 Großfolioseiten umfassende Inhalt ist in systematischer und übersichtlicher Anordnung in zwei Hauptabschnitte getheilt, die wieder in zwei Abtheilungen zerfallen, und zwar der erste Abschnitt in zwei, der zweite Abschnitt in elf Abtheilungen. Während die beiden Abtheilungen des 1. Abschnittes das Betriebsreglement und den Tariftheil I: „Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern“, ferner die mit 1. Juli 1891 in Wirksamkeit tretenden neuen Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen enthalten, ist der zweite Abschnitt mit seinen elf Abtheilungen den mit fremden Eisenbahnverwaltungen bestehenden direkten Inlands- und Auslandstarifen, nebst den einschlägigen Betriebsreglements und Tariftheilen I gewidmet, und zwar:

I. Reglements und Tarife für die direkten inländischen Anschluss- und Verbandverkehre mit Oesterreich-Ungarn.

II. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit den Balkanländern: Bulgarien, Serbien und der Türkei.

III. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Belgien.

IV. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit dem Deutschen Reiche und Luxemburg.

V. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Frankreich.

VI. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Italien.

VII. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit den Niederlanden.

VIII. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Rumänien.

IX. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Rußland.

X. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit der Schweiz.

XI. Reglements und Tarife für die Wasserumschlagplätze, die überseeischen Hafenplätze und den Bodenseeuferarif.

Jedem der beiden Abschnitte und jeder einzelnen Abtheilung ist ein genaues Inhaltsverzeichniß beigegeben, welches die Reglements und Tarife mit Angabe ihrer Ordnungsnummer, ihrer Benennung, ihres Inhaltes und der Seite, auf welcher sie im Generalgütertarife beginnen, enthält.

Die Anfangsseite jedes Tarifes bringt an erster Stelle einen Hinweis auf das geltende Betriebsreglement und den anzuwendenden Tariftheil I unter Angabe der Seite, auf welcher sie im Generalgütertarife zu finden sind.

Ebenso sind bei den im Verkehre mit dem Auslande in fremder Valuta aufgestellten Tarifen die jeweilig zur Anwendung gelangenden Kurszuschlags- oder Kürzungstabellen am Kopfe des betreffenden Tarifes vermerkt.

Ueberdies sind zur raschen und sicheren Auffindung der Frachtsätze dem Generalgütertarife noch folgende Anlagen beigegeben:

1. Eine Uebersichtskarte, in welcher das gesammte, in staatlicher Verwaltung befindliche Bahnnetz in 30 Linien, oder Stationsgruppen eingetheilt erscheint.

2. Die Eisenbahnstationsverzeichnisse des In- und Auslandes.

3. Ein zweckmäßig angelegter Index und eine dem Werke vorangeschickte „Anleitung zur Auffindung der Frachtsätze“.

Aus dieser kurzen Inhaltsübersicht ergibt sich schon, daß alles geschehen ist, um in möglichst vollständiger und übersichtlicher Weise das gesammte Tarifmaterial der österreichischen Staatsbahnen zusammenzustellen. Dieses Zusammenfassen des gesammten Materials in einem Bande hat allerdings denselben, was nicht verschwiegen werden darf, sehr um-

fangreich und unhandlich gemacht. Um ein Veralten des Materials zu verhüten, soll in jedem Jahr am 1. Januar und 1. Juli eine Neuauflage stattfinden und für die Zwischenzeit sollen von Fall zu Fall Nachträge ausgegeben werden. Diese werden in der Art eingerichtet werden, daß sie zur Vermeidung handschriftlicher Berichtigungen stets den richtig gestellten Inhalt jener Seite des Generalgütertarifes bringen werden, auf welchen sich die Aenderungen beziehen, so zwar, daß es keiner weiteren Mühe bedarf, als einfach die alte Seite durch die entsprechende neue zu ersetzen.

Zweckmässig ist das ja sicher, jedenfalls aber auch recht kostspielig. In Deutschland hat man in dem letzten Jahrzehnt den entgegengesetzten Weg bei Einrichtung der Tariffbücher eingeschlagen, indem man die Tarife der einzelnen Verkehre möglichst in gesonderten Heften veröffentlichte, weil man von der Ansicht ausging, daß dies billiger und für Dienststellen wie Verkehrsinteressenten bequemer sei. Daneben hat man wohl sogen. Stationstariffbücher aufgestellt, welche alle auf einer bestimmten größeren Station zur Anwendung gelangenden Tarifsätze umfaßten.

Offenbar haben beide Arten der Tariffbücher ihre Vorzüge und ihre Mängel, und jedenfalls ist dies Vorgehen der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen auch insofern dankenswerth, als es Gelegenheit bietet, auf diesem Gebiete weitere Erfahrungen zu machen.

Ulr.

Album de statistique graphique de 1889.¹⁾ Die vorliegende 11. Auflage dieses von dem französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Werkes enthält auf 26, in Farbendruck angeführten Tafeln, in bildlicher Darstellung den Eisenbahn-, Schiffs- und Landstraßenverkehr Frankreichs in 1887 und 1888, sowie den Weltausstellungsverkehr in 1889.

Der Eisenbahnverkehr hat sich in 1888 (gegenüber 1887) um 137 Millionen Personenkilometer und 491 Millionen Tonnenkilometer gehoben, sodaß der seit 1883 andauernde Verkehrsrückgang ein Ende zu nehmen scheint, indem der Güterverkehr des Jahres 1884 beinahe wieder erreicht ist. Es betrug der Güterverkehr

in 1884 =	rund	10 488	Millionen	Tonnenkilometer
und „ 1888 =	„	10 419	„	„

¹⁾ Vergl. Archiv 1890, S. 515. „Album de statistique graphique de 1888.“

während die mittlere Betriebslänge von 28 716 km (in 1884) auf 32 128 km (in 1888), d. h. um 3 412 km (= 12 pCt.) gestiegen ist.

Die kilometrischen Roheinnahmen der Hauptbahnen sind in 1888 (gegenüber 1887) etwas zurückgegangen, mit Rücksicht auf den Zugang von 682 km neuer, wenig einträglicher Linien, wohingegen die kilometrischen Reineinnahmen von 15 753 Fres. (in 1887) auf 15 852 Fres. (in 1888) gestiegen sind, in Folge Ermäßigung der Betriebskosten (in 1887 = 52,4 pCt. und in 1888 = 51,1 pCt. der Einnahmen.) Die nachstehende kurze Zusammenstellung der Hauptzahlen bietet einen Ueberblick über die Verkehrsentwicklung der französischen Haupt- und Lokalbahnen in 1887 und 1888:

		1887		1888	
		Haupt- bahnen	Lokal- bahnen	Haupt- bahnen	Lokal- bahnen
Mittlere Betriebslänge	km	31 446	2 069	32 128	2 331
Auf 1 km kommen:					
an Roheinnahme	Fres.	33 001	5 147	32 487	5 202
„ Reineinnahme	„	15 753	547	¹⁾ 15 620	571
Geleistete Personen-					
kilometer . . .	Anz.	208 654 000	(Angaben fehlen)	345 328 000	(Angaben fehlen)
auf 1 km . . .	„	229 239		228 627	
Geförderte Tonnen-					
kilometer . . .	tkm	9 918 111 000		10 409 135 000	
auf 1 km . . .	„	315 401		323 989	

Der Hauptverkehr erstreckte sich auf die Bahnlinien Nancy—Paris, Lille—Amiens—Paris, Paris—Havre, Paris—Tours—Bordeaux und Paris—Lyon—Marseille.

Auch der Wasserstraßenverkehr zeigt in gleicher Weise von 1888 auf 1889 eine Zunahme um 58 Millionen Tonnenkilometer, sodaß er zur Zeit rund 3 237 626 000 tkm erreicht (gegen rund 2 452 004 000 tkm in 1884), d. h. eine Zunahme von 32 pCt.

In 1884 betrug der Tonnenverkehr auf den Wasserstraßen nur 23 pCt. des Bahnverkehrs, während er in 1888 nahe $\frac{1}{3}$ (31 pCt.) erreicht hat.

In der nachfolgenden kleinen Uebersicht ist der Tonnenverkehr (tonnage) der Eisenbahnen, Wasser- und Landstraßen Frankreichs in 1888 vergleichend zusammengestellt:

¹⁾ Nach anderer Angabe (S. VI) = 15 852 Fres.

	Länge km	Tonnenkilometer		Prozent- verhältniß pct.
		überhaupt	für 1 km	
Eisenbahnen	32 128	10 400 134 968	323 989	68
Wasserstraßen	12 499	3 179 676 622	254 394	21
Landstraßen	37 803	1 734 004 422	45 870	11
zusammen	82 430	15 322 816 012	185 890	100

Von besonderem Interesse sind die den Weltausstellungsverkehr von 1889 betreffenden Blätter, in welchen der Verkehr während der Ausstellungen von 1867, 1878 und 1889 bildlich zusammengestellt ist, wobei zugleich auf die Zunahme in den Einnahmen der Stadt Paris und der Pariser Theater in dieser Zeit hingewiesen wird.

Gostkowski, Baron R., k. k. ord. ö. Prof. a. d. polyt. Hochschule zu Lemberg, Generaldirektionsrath der österr. Staatsbahn a. D. Die Mechanik des Zugverkehrs auf Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Eisenbahn-Betriebslehre. Wien 1891. Druck und Verlag der Steyrermühl.

Der Verfasser hat sich nach der Vorrede die Aufgabe gestellt, dem angehenden Betriebstechniker über die Schwierigkeiten zu helfen, welche sich aus dem großen Umfange des Wissensgebietes ergeben, das er beherrschen lernen soll. Nur durch gründliches Studium ist es möglich, „in der Masse des durch Spezialisten Geschaffenen sich schnell zurecht zu finden“ . . . „Denn nur dieses vermag den chaotisch angehäuften Stoff systematisch zu gruppieren, der scheinbaren Gesetzlosigkeit das Gesetz abzulesen.“ Dieses Studium soll abhalten, „der Empirie in die Arme zu fallen“ und „das Heil in der Routine“ zu suchen. Das Buch soll den Leser in den Stand setzen, „die vielfachen Agenden des Eisenbahndienstes von einem höheren Standpunkte zu überblicken, es bedarf weniger eines Gesetzbuches des Eisenbahndienstes, als vielmehr eines Buches über den Geist der Gesetze eines solchen Dienstes“. Bei der Anwendung der den Bedürfnissen der Praxis angepaßten einfachen Formeln, auf deren durchsichtige Ableitung großer Werth gelegt wurde, wird der Empiriker erkennen, „dafs die Theorie, welche er meidet, spielend Resultate liefert, die er gewohnt war, als das Ergebnifs seiner jahrelangen Praxis anzusehen, und auf deren alleinigen Besitz nicht wenig stolz zu sein“.

Das Buch ist auch bestimmt, die Vorbereitung für „jene Prüfungen“ zu erleichtern, „welche auf Staatsbahnen in Oesterreich demnächst einge-

führt werden und abgelegt sein müssen, wenn eine Vorrückung von einer in die nächst höhere Diensteskategorie möglich werden soll“. Das Buch, „welches einen Beitrag zur Eisenbahn-Betriebslehre bilden soll, einer Disziplin, für welche an der Polytechnischen Hochschule in Lemberg heuer eine besondere Lehrkanzel eröffnet wurde“, ist in die 3 Abschnitte getheilt: die Bahn, die Lokomotive und der Zug.

Der Abschnitt „Bahn“ behandelt die Wechselwirkungen zwischen dem Schienenwege und dem Fahrzeuge und hat die Unterabtheilungen: Die Bahn und der Widerstand der Bahn. Der Abschnitt „Lokomotive“ ist getheilt in: Erzeugung der Wärme, das Wasser für die Lokomotive, der Dampf, die Lokomotive und Lokomotive für besondere Zwecke. Die Eintheilung des Abschnittes „Zug“ ist folgende: Die Eisenbahnfahrt, das Bremsen der Züge, der Fahrplan und die Eisenbahnzüge.

„Die Eisenbahn-Literatur ist bis Ende des Jahres 1890 berücksichtigt“.

Soweit die Vorrede. Nach dieser und bei dem Umfange des Werkes von 620 Seiten in Oktavformat, darf man eine Fundgrube des Wissens erwarten. Die Einführung in den Abschnitt „die Bahn“ muthet uns durch einen unterhaltenden und umfassenden geschichtlichen Rückblick auf „die Spur“ und ihre Entstehung im grauen Alterthum ungemein an. Diese geschichtlichen Rückblicke, welche sich am Eingange jedes gröfseren und manches kleineren Abschnittes vorfinden, sind eine Lichtseite des Buches, um so mehr, als sie durch reiche Quellenangabe ein weiteres Eingehen sehr erleichtern. Eine reiche Quellenangabe ist es auch, durch welche sich die weitere Behandlung des Stoffes in dem ganzen Werke vortheilhaft auszeichnet. Das angezogene Material ist ein so reichhaltiges, dafs es uns eine unbedingte Hochachtung vor dem Fleifse und der Belesenheit des Verfassers abnöthigt. Beide Vorzüge bergen aber auch Schattenseiten in sich. Die geschichtliche Einleitung der zahlreichen, nicht immer dem Stoffe nach glücklich gegliederten Abtheilungen führt zu vielen schliesslich ermüdend wirkenden Wiederholungen; die Auführung der Quellen läfst vielfach eine ausführliche Heranziehung des minder Bedeutenden bei fast vollständiger Aufserachtlassung wirklich hervorragender Leistungen auf den einzelnen Sondergebieten erkennen; Quellen sind schliesslich auch selbst da angezogen, wo es sich um Wiedergabe von Aussprüchen handelt, welche Gemeingut der denkenden Techniker betreffen und für welche die Autoren gewifs am allerwenigsten geneigt sein werden, eine besondere Vaterschaft zu beanspruchen.

Als fernere Lichtseite des Buches ist des Verfassers Methode der Zurückführung seiner Betrachtungen auf einfache, in der Entwicklung leicht verständliche und in der Anwendung sehr bequeme. überdies durch

zahlreiche und bisweilen auch recht lehrreiche Beispiele erläuterte Formeln zu bezeichnen.

Alle diese Vorzüge werden aber erstickt in üppig wucherndem Unkraut, dessen Fülle eine so reiche ist, daß man darüber das Suchen nach weiteren guten Seiten — und solche werden zweifellos vorhanden sein — ganz vergißt.

Mit der Begründung dieses Ausspruches werden wir uns vorwiegend auf den ersten Theil des Werkes, der einer eingehenderen Durchsicht unterzogen wurde, beziehen. Die Art der Berichtigungen, welche nach einem besonderen, am Schlusse beigegebenen Verzeichnisse vorzunehmen sind, lassen erkennen, daß es sich nicht um Druckfehler gewöhnlicher Art handelt, sondern daß dem Werke die letzte bessernde Hand, deren es in hohem Maße bedürftig war, gefehlt hat. Wirkliche Druckfehler sind in großer Zahl unentdeckt geblieben; von den ernsteren Anständen möge eine kleine Blütenlese nunmehr folgen.

Auf S. 9 heißt es: „Den Stahlschienen folgten bald Puddelstahlschienen, und war in Oesterreich die Nordbahn die erste, welche dieses neuen Erzeugnisses sich bemächtigt hatte. . . Heute brachte man die Fabrikation der Stahlschienen zu einer solchen Vollkommenheit, daß eiserne Schienen nicht mehr erzeugt werden, weil Stahlschienen billiger und besser sind.“

Welcher Art sind diese Stahlschienen, etwa immer noch Puddelstahl? Nachdem der Entwicklung der Schienen bis zur Stahlschienen 2 Druckseiten gewidmet wurden, durfte da mit der Puddelstahlschiene abgeschlossen werden, ohne mit einem Worte der neueren Stahlerzeugungsarten zu gedenken?

Unter den Fremdwörtern, von denen es in dem Werke wimmelt, spielt „Current-Meter“ nach Häufigkeit der Anwendung und Mißklang für ein deutsches Ohr eine große Rolle.

Sollte nicht das Beispiel auf S. 12. wonach für 7 Tonnen Raddruck (p) ein Schienengewicht (g) von 28,5 kg für das Meter ermittelt wird, davor warnen, die Formel für diese Ermittlung: $g = 7,8 \sqrt[3]{p^2}$ zur Nachahmung zu empfehlen? Auch von der Formel $W_m = 17,2 p$ (W_m Widerstandsmoment der Schiene, p Raddruck in Tonnen) auf S. 14 wird gesagt, daß sie die kleinsten Werthe ergebe, welche auf Hauptbahnen noch zugelassen werden können. Warum wird dann aber nicht eine zweckentsprechendere Formel gewählt? In einem Lehrbuche gleich dem vorliegenden müßte der Raum zu schade sein, um — wie auf S. 23 geschehen — vorzurechnen, was 1330 Schienen wiegen und kosten, wenn diese Daten für eine Schiene bekannt sind. Die behagliche Breite, mit der auf S. 23 und 24 Formeln

für die „Dilatation“ der Schiene entwickelt sind, berührt um so wunderbarer, als nach diesen Erwägungen die Schienen bei Erwärmung um 1°C sich um $\frac{1}{100}$ ihrer Länge ausdehnen: in Folge Einführung einer anderen Einheit für die Schienenlänge ist ein auf S. 25 nachfolgendes Beispiel richtig durchgeführt.

Ist es dem Unkundigen möglich, aus nachfolgender, an der Spitze des § 8 „Die Schwelle“ stehenden Erklärung den Unterschied zwischen Querschwellen und Würfeln richtig zu erkennen?

„Werden die Schienen ihrer ganzen Länge nach auf Langbäume gelegt, so nennt man derlei Unterlagen Langschwellen; haben jedoch die Schienen kontinuierlich fortlaufende Unterstützung, so werden die von einander abstehenden Unterlagen Querschwellen genannt. Hie und da lagert man die Schienen auf steinernen Blöcken oder Pyramiden aus Cement und nennt derlei Unterlagen Würfel.“

Auf S. 27 wird als ein Beispiel für eiserne Querschwellen angeführt. „die von der Horster Union verlegte Schwelle“ sei „nichts Anderes, als ein nach unten offener, aus starkem Eisenblech angefertigter Trog, dem die beiden Stirnseiten fehlen“. Soll das „Hörde“ oder „Dortmunder Union“ heissen?

Welchen Werth hat wohl eine Angabe wie die folgende aus S. 27?

„Die Durchbiegung einer auf 2,2 m von einander entfernten Stützen frei liegenden eisernen Schwelle ist

bei einer (r) Belastung von 1,4 Tonnen	10	Millimeter
„ „ „ „ 2,5 „	24	„ „

Wie würde man dies zu verwenden vermögen, selbst wenn man das Profil der Schwelle und die Art der Belastung (Einzellast in der Mitte, oder dergl.) kennen würde?

Nach S. 30 hängt „die Dauer der Schwellen ganz wesentlich auch von der Bettung ab, weshalb es zu empfehlen ist . . . dem harten Steinschlag Vorzug vor feinem Sande zu geben“. Dabei ist diese Bemerkung die einzige im ganzen Werke, die sich auf Bettungsmaterial bezieht, sodaß nicht etwa an anderer Stelle ersichtlich wird, wie der Steinschlag auch noch aus anderen Gründen dem feinen Sande vorzuziehen ist.

Wenn auf S. 38 angegeben wird, daß 1878 von 56,1 Millionen Schwellen 32,6 Millionen imprägnirt waren und so fort bis 1884: von 55,9 Millionen 38,7 Millionen imprägnirt, so ist es mindestens ungewöhnlich, hieraus einen durchschnittlichen Prozentsatz für das Verhältniß zu entwickeln; wie aber dieser Durchschnitt 47 Prozent betragen kann, wenn von 1878 mit 57 Prozent eine stetige Steigerung bis 1884 mit 70 Prozent

erfolgt, ist unerfindlich. Was heisst „eine Amortisation des Kapitals in 10 Jahren zu 5 Prozent annehmen“ (vergl. S. 45.), etwa 10 Prozent Amortisation und 5 Prozent Zinsen?

Mit der Verlegung Baku's nach Persien, welche wiederholt betont ist, dürfte der Verfasser bei Rufsland wenig Anklang finden. Auf S. 50 heisst es: „Erst als Josua Burns diese Schiene (die gusseiserne) verstärkte, konnte er von einer kontinuierlichen Unterstützung derselben absehen und zur Anwendung von Unterlagen schreiten, welche von einander entfernt waren (1793). S. 51 sagt hingegen: „Die Nothwendigkeit einer kontinuierlichen Unterstützung der Schiene entfiel jedoch, als Outram der gusseisernen Schiene eine Form gab (1800), zufolge welcher sie eine grössere Tragfähigkeit erhielt und demgemäss auf Stützen ruhen konnte, welche von einander abstehen konnten.“ Beide einander widersprechende Angaben sind überflüssig, da sie auf S. 7 u. 8 in richtigem Zusammenhang zu finden sind.

Aus der Fülle der Bemerkungen, zu denen der 1. Abschnitt „die Bahn“ weiterhin Anlass giebt, greifen wir mit Rücksicht auf den Raum nur noch einen Stoffseufzer über die unglückliche Vertheilung des Stoffes in den §§ die Schwelle; der Würfel; Oberbau; der hölzerne Oberbau; der eiserne Oberbau, heraus; der Haarmann'schen Schwellenschiene thut der Verfasser keine Erwähnung; auf S. 62 wird unter „Neigung der Bahn“ ganz unbegründet und unzutreffend von „Böschungen“ gesprochen; auf S. 70 wird mit einem Spurkranz von ganz bahnpolizeiwidriger Höhe (45 mm) und einem festen Wagenradstande von 6,3 m gerechnet, nachdem auf S. 66 „3,12 m“ als „üblicher Radstand“ bezeichnet worden ist.

Der Abschnitt schließt wie folgt:

„Für eine eingehende und kritische Beschreibung dieser Apparate (zur Messung der Gleisüberhöhung und Erweiterung) ist hier nicht der Ort, doch findet man sie in meinem Buche: *Teorya ruchu kolejowego* Lemberg 1883, Band 2, pag 267 und weiter.“ Sollte es für den deutschen Leser keine geeigneteren Quellen geben?

Die Entwicklungen über schädliche und nützliche Reibung, mit welchen der zweite Abschnitt beginnt, lassen an Deutlichkeit viel zu wünschen übrig. Auf S. 81 läuft dabei dem Verfasser, der die kreisförmige Bewegung in seinen Entwicklungen sehr liebt, das Mißgeschick unter, den Umfang eines Kreises von 1 m Durchmesser zu 628 cm anzugeben und hiermit zu rechnen. Wenn es dann (auf dieser Seite) heisst, mit dem Zahnrad „vermöge man eine Last zu ziehen, deren Grösse einzig und allein von der Festigkeit der Verzahnung abhängig wäre“, um daraus den Schlufs zu ziehen, dafs man bei abnehmender Stärke der Zähne immer weniger zu ziehen vermöge, so führt das

logisch dazn, dafs man bei unendlich dünnen Zähnen, also glattem Umfange nichts mehr zu ziehen vermag. Verfasser sagt statt dessen nach einer weitläufigen Schlussfolgerung dieser Art, mit einem kühnen Sprunge von der Festigkeit zur Rauigkeit:

„Ginge man mit der Verzahnung immer weiter und weiter, so würde man schliesslich auf ein raues Treibrad und eine rauhe Schiene kommen, die Fähigkeit der Lokomotive, Lasten zu ziehen, würde dann dem Grade der Rauheit dieser beiden Bestandtheile entsprechen.“

Auf S. 93 folgen kurz hintereinander die einander widersprechenden, aber unberichtigt gebliebenen Sätze:

„Nun ist aber die Arbeit, welche aufgewendet werden mufs, um auf einer $1\frac{1}{100}$ ansteigenden Bahn 1 Tonne Last 1 m weit zu führen, gleichwerthig der Hebung eines Kilogramm auf 1 mm Höhe, also einer Arbeit von 1 Millimeter-Kilogramm“, und „Jeder Millimeter Steigung entspricht also der Arbeit von 1 Meter-Kilogramm“. Der 2. Abschnitt schliesst nach kurzer Erwähnung der Abt'schen Vorschläge wie folgt: „Gegen die Wahl dieser Einheit wäre nichts einzuwenden, nur sollte man sie nicht Lokomotivstärke nennen, weil eine Arbeit keine Stärke ist. Man könnte sie allenfalls Werk nennen, oder sie mit dem griechischen Worte: Ergon bezeichnen“.

Diese Kürze gegenüber der Einführung neuer Einheiten berührt nicht wohlthuend.

Der Abschnitt „Lokomotive“ belehrt uns (S. 150), dafs in neuerer Zeit Koke als Brennmaterial für die Lokomotive verwendet wird. 1887 wurden jedoch nach S. 152 erst 11 000 Tonnen Koke gegenüber 857 000 Tonnen Schwarzkohle auf den oesterreichischen Eisenbahnen verfeuert. Im § 52 „Versorgung des Kessels mit Wasser“ (S. 193) heifst es: „Sobald das Wasser im Kessel verdampft ist, hört das Agens, welches die Maschine belebt, auf zu wirken, und die Maschine bleibt stehen. Will man bewirken, dafs sie weiter läuft, so mufs der Kessel einen frischen Zuehufs von Wasser erhalten“.

Sollte nicht, längst bevor alles Wasser verdampft ist, die Maschine in die Luft geflogen sein?

S. 194: „Um den Kessel der Maschine während der Fahrt auf offener Streeke mit Wasser versorgen zu können, mufs man Vorrichtungen haben, welche es getatten, das Wasser vom Tender auch dann in den Kessel fliessen zu lassen, wenn die Maschine läuft.“

Die Reihe der wörtlichen Anführungen möge beschlossen werden mit der folgenden aus S. 217:

„Statt die Kolbenstange mit der Radspeiche direkt zu verbinden, wurde später auf die Achse des Rades eine besondere Kurbel aufgekeilt,

welche in neuester Zeit durch den bekannten Exzenter ersetzt wurde, und ein solches Rad erhielt den Namen Treibrad. Da die gegenwärtig gebauten Lokomotiven 2 Zylinder haben, so müssen auf beide Enden der Treibachse Exzenter aufgekeilt werden, deren Stangen mit den betreffenden Kolbenstangen in Verbindung stehen.“

Ist da der Wunsch unberechtigt, dafs, wer solches zu schreiben vermag, über die Lokomotive überhaupt nichts veröffentlichen möchte?

Wie pafst hierzu der Ausspruch in der Vorrede, der Verfasser habe bei Abfassung der Schrift vor Augen gehabt: „Will der Betriebsingenieur auf der Höhe der Zeit stehen, so muss er Herr des Stoffes sein“.

„ . . . Dies vor Augen habend, war mir bei Abfassung dieser Schrift weniger darum zu thun gewesen, eine Fülle von Material zu bringen, als vielmehr darum, die Fähigkeit zu üben, das Gelesene selbstständig zu verarbeiten, denn nur selbstständige Arbeit macht Freude und ist geeignet, Halbwissen durch gründliches Können zu ersetzen.“

Uns will es nach dem Vorstehenden scheinen, als ob der Verfasser auch Gebiete bearbeitet habe, welche er nicht beberrscht; der Werth des Buches würde nur gewinnen können, wenn diese Abschnitte ausgeschieden und in den verbleibenden diejenige Tiefe des Eindringens mit sorgfältiger Bearbeitung gepaart würde, deren der Verfasser zweifellos fähig ist.

S—y.

Beigel, R. Die Buchführung nach den gesetzlichen Bestimmungen des Deutschen Reiches und des Auslandes. Leipzig 1891. F. W. v. Biedermann.

Das vorliegende Werkchen soll nach des Verfassers Worten alle auf die Buchführung, Inventuren und Bilanzen, sowie auf die Beweiskraft der Kaufmanns- und Gesellschaftsbücher bezüglichen und in den verschiedensten Gesetzbüchern zerstreuten Bestimmungen sammeln und gemeinverständlich erörtern. Diese Aufgabe scheint in klarer und übersichtlicher Weise gelöst. Der erste Abschnitt behandelt die Buchführungspflicht, der zweite die Inventur und Bilanz, der dritte die Beweiskraft und Edition der Handelsbücher. Als Anhang ist ein Abdruck von Entscheidungen des Reichsgerichtes und des Reichsoberhandelsgerichtes, sowie sonstiger Gerichtshöfe beigegeben. Ein nach Schlagwörtern geordnetes alphabetisches Sachverzeichnis ermöglicht, schnell und leicht im gegebenen Fulle das Erforderliche aufzufinden. — Wenn das in handlicher Form erschienene Buch noch zunächst für den Kaufmann bestimmt ist, so sei es doch auch für den Eisenbahn-, Kassen- und Rechnungsbeamten nützlich und empfehlenswerth.

Th.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Bravard-Veyrières.** Traité de droit commercial. 2. édition. Paris. Frs. 9,00.
- Cooper, R. A.** Free Railway travel. London 1891.
- Congrès international des chemins de fer.** Troisième session. Compte rendu général. Troisième volume. Bruxelles 1890.
- Girard,** Lieutenant of the Royal Engineers, Railways for coast defense. (Vortrag). 1891.
- Häpe, G.** Die Zwangsenteignung nach dem im Königreich Sachsen geltenden Recht. Leipzig. *M.* 3,50.
- Hoffmann, E.** 100jährige Arbeit auf Gebieten des Verkehrswesens in der deutschen Ostmark. Posen. *M.* 1,20.
- Indicator.** Die Entwicklung unserer Staatseisenbahnen. 1891. *M.* 1,00.
- Kerzha.** Pantohiblion. Internationale Bibliographie der polytechnischen Wissenschaften. Jährlich 12 Nummern. St. Petersburg 1891. *M.* 24,00.
- Kohn, D.** Der Getreideterminhandel. Wesen Nationalökonomische Bedeutung. Einflufs auf das Getreidegeschäft. Leipzig. *M.* 3,60.
- Lilj, E.** Das Reisegesetz und seine Anwendung auf den Eisenbahnverkehr. Wien 1891.
- Mandello, K., Dr.** Rückblicke auf die Entwicklung der ungarischen Volkswirtschaft im Jahre 1890. Separatabdruck aus dem „Pester Lloyd“. Budapest 1891.
- Maas, G., Dr. jur.** Der Telegraphengesetzentwurf und seine Gefahren. Berlin 1891. *M.* 1,00.
- Mittelstein, M.** Beiträge zum Postrecht. Berlin. *M.* 3,00.
- Mollat, G.** Geschichte der deutschen Staatswissenschaft von Kant bis Bluntschli. Kassel. *M.* 8,00.
- Quetsch, F. H.** Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein. Von den ältesten Zeiten bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Freiburg i. Br. *M.* 7,00.
- Railroad cases.** The American and English, a collection of all the Railroad cases in the courts of last resort in America and England. Northport N. Y. \$ 4,50.
- Relazione sull'esercizio e sulle costruzioni delle Strade Ferrate Italiane per gli anni 1888 - 1889 - 1890.** vol. I. Movimento e traffico 1888. Roma 1891.
- Rosenkranz-Kiel, A.** Die schleswig-holsteinische Post 1848—1852 und deren Postschillingen. Kiel. Leipzig. *M.* 2,50.
- Scheffler, W.** Deutscher Hochschnlenkalender für das Sommersemester 1891.
- Schneider, A.** Ueber Gebirgseisenbahnen. 1891.
- Statistische Nachrichten** von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.
- Stickney, A. B.** The Railway problem. St. Paul. \$ 2,00.
- Uebereinkommen,** das internationale, über den Eisenbahn-Frachtverkehr zwischen dem Deutschen Reich, Belgien, Frankreich Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn — zugleich für Liechtenstein —, Rußland und der Schweiz vom 14. Oktober 1890 in Bern abgeschlossen, nebst Anlagen. Berlin. *M.* 6,00.
- Winkler, E.** Vereinigte Eisenbahnrenten- und Ladeprofilkarte von Mitteleuropa. 1891. *M.* 2,50.
- Zöpfl, Dr. G.** Der Main als Verkehrsstrafse. Würzburg 1891.

Zeitschriften.

Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer Bruxelles.

März 1891.

La question de la traction à vapeur des chemins de fer économiques. Une série de sections-types pour rails en acier. Les concessions des chemins de fer au Brésil. L'écartement rationnel des lignes à voie étroite et le chemin de fer de la Bosna.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

Februar 1891.

Ouvertures des chemins de fer français et algériens (1890). Concessions des chemins de fer français et algériens (1890). Valeurs maxima et minima des actions des grandes compagnies de chemins de fer français (1890). Valeurs maxima et minima des obligations des grandes compagnies de chemins de fer français (1890). Portugal: Résultats généraux d'exploitation en 1886. Brésil: Résultats généraux de l'exploitation en 1885 et 1886. Résultats de l'exploitation en 1887.

März 1891.

Chemins de fer du globe. Russie: Documents statistiques pour 1887. Résultats de l'exploitation de 1879 à 1887.

April 1891.

Allemagne: Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1888—1889. Chemins de fer à voie normale (avec récapitulation de 1883 à 1888). Tonnage des houilles et des principales marchandises transportées trimestriellement à toute distance sur les réseaux allemands de 1881 à 1889. Chemins de fer à voie étroite.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 18 bis 25. Vom 2. Mai bis 20. Juni 1891.

(No. 18:) Amerikanische Bahnhofsgebäude. (No. 18 und 19:) Staatseisenbahn auf der Westküste von Sumatra. (No. 20:) Das Geleise, das Gleise, das Geleis oder das Gleis? (No. 21a:) Neue Untergrundbahn in Glasgow. (No. 22:) Bau der Weichen- und Signalstellwerke. (No. 23:) Beziehung zwischen Schienenquerschnitt und Schwellenabstand. Breitfußschiene oder Stuhlschiene? (No. 25:) Zur Frage der Schienenbeanspruchung. Hemmschuhe für den Vorschubdienst.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 23—49. Vom 25. April bis 20. Juni 1891.

(No. 33:) Eisenbahnoberbau auf hölzernen und eisernen Querschwellen. (No. 36:) Fernpafsbahn. (No. 47 und 48:) Ueber den gegenwärtigen Stand der Frage der elektrischen Eisenbahnen. (No. 49:) Zur Leipziger Bahnhoffrage.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Jahrgang 72. Bd. 280. Heft 1.

Aiken's Schmiedepresse für Eisenbahnwagenachsen.

Heft 2.

Hattemer's Blockbefehlstellen und Verschiebgleismelder auf Bahnhöfen.

Heft 7.

Fahrbarer Eisenbahnkran von 15 t Tragkraft.

L'Économiste français. Paris.

No. 19–24. Vom 9. Mai bis 13. Juni 1891.

(No. 19:) L'intervention de l'État en matière de tarifs de chemins de fer aux États-Unis. (No. 21:) De la nomination par le gouvernement ou par les municipalités des administrateurs de toutes les sociétés subventionnées ou concessionnaires de services publics: chemins de fer, navigation postale, tramways, docks, éclairage public, télégraphes, eaux, mines etc. Le Transsibérien: son tracé, son utilité, son influence. (No. 24:) Le trafic et les tarifs du Transsibérien.

L'Économiste russe. St.-Petersbourg.

No. 8 und 9. Vom 15./27. März bis 1./13. April 1891.

No. 8:) Les recettes des chemins de fer russes en 1890. (No. 9:) Les résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer russes en 1889.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg. 1891.

No. 11 bis 18.

(No. 11:) Zur Eisenbahnfrage in Rußland. Der Betriebsdienst auf den russischen Eisenbahnen. Ueber eiserne Schwellen. (No. 12:) Ueber die Spurweite der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (No. 13:) Ueber die Bedeutung der Höhe der Zölle für die Eisenbahnen. Der Bau eiserner Brücken und anderer eiserner Baulichkeiten in besonders dafür errichteten Eisenbahnwerkstätten. (No. 14:) Die Eisenbahnen im nördlichen Rußland. Ueber Wagenkuppelungsvorrichtungen. (No. 15:) Vervollkommnete eiserne Schwellen. (No. 16:) Ueber die Ersparnis an Brennstoff bei Lokomotiven. (No. 17:) Der Sanitätsdienst auf den Eisenbahnen. Ergänzende Mitteilungen über den mechanischen Schneeräumer von Lobatschewsky und Jakubenko. (No. 18:) Beiträge zur Geschichte der Frage der sibirischen Eisenbahn. Das zukünftige Geschick des russischen Eisenbahnwesens.

Engineering. London.

No. 1321 bis 1329. Vom 24. April bis 29. Juni 1891.

(No. 1321, 1325:) The Transandine Railway tunnelling plant. (No. 1322 n. 1324, 1328 n. 1329:) The proposed new Railway to London. (No. 1324:) Railways for coast defense. A new trunk line scheme. Zone Railway rates. (No. 1327:) The Railways of Egypt.

Engineering News. New York.

No. 16 bis 24. Vom 18. April bis 13. Juni 1891.

(No. 16 und 22:) The comparative merits of various systems of car lighting. (No. 16:) A new unloading plant for gravel trains. (No. 16 bis 21

u. 24:) Notes on English Railways. (No. 16:) Railways in British Guiana. No. 17:) The Monarch spring rail frog. The equipment of freight cars with M. C. B. automatic couplers. Eight-wheel locomotive, Southern Pacific Railway. No. 17 u. 18:) Why the equipment of freight cars with automatic couplers should be hastened. (No. 18:) Trestle designs, Canadian Pacific Ry. The effect of invention upon the Railway and other means of intercommunication. The equipment of freight cars with Westinghouse automatic brakes. Railway accidents to passengers in England. (No. 19:) The Verrugns viaduct. Shops and yards of the U. P. R. R. at Cheyenne, Wyo. Interchange of freight cars at Chicago. The pancoast ventilated car. A piece of difficult Railway location. (No. 20:) Tests of consolidated car heating Co.'s automatic temperature regulator. Locomotive statistics for 25 years C. R. & Q. R. R. (No. 21:) Interlocking plant at Jersey city terminus of the New York, Lake Erie & Western R. R. The relative economy of cable, electric and animal motive power for street Railways. The national switch and signal company's torpedo-placing machine. (No. 22:) Mountain Railroad construction. (No. 22-24:) Some methods of meeting the ordinary requirements of Railroad maintenance. (No. 22:) Free Railway construction vs. governmental Railways. Portable partition for Railway cars. (No. 23:) The American Railway viaduct. The new west side rapid transit line for New York city. (No. 24:) Statistics showing the progress and prospects of Railway construction in the Southern states. The Railways of the world.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 9. Vom 1. Mai 1891.

Theorie und Praxis der elektrischen Beleuchtungsanlagen einschl. aller zugehörigen Theile.

Heft 10. Vom 15. Mai 1891.

Ueber Dynamomaschinen. Ueber einheitliche Zeitrechnung

Heft 11. Vom 1. Juni 1891.

Knapp- und Pleuelstangen der Lokomotiven. Die Eisenhüttenindustrie der Rheinprovinz. Wie können die Folgen der Zusammenstöße von Eisenbahnzügen weiter abgeschwächt werden?

Das Handels-Museum. Wien.

No. 18. Vom 30. April 1891.

Neue Eisenbahnen in der Türkei.

Инженеръ (Der Ingenieur). Kiew.

1891. Aprilheft.

Selbstthätiger Beschleuniger für Bremsen, welche mittelst verdünnter Luft wirken. Amerikanische Praxis bezüglich der Blockirung der Eisenbahnstrecken (Fortsetzung, Anfang im Märzheft, Schlufs im Maiheft).

Maiheft.

Bemerkung über die Umgestaltung der Personentarife auf den ungarischen Eisenbahnen und die Bedeutung der erzielten Ergebnisse für das russische Eisenbahnnetz.

Junihett.

Die Grundsätze bei der elektrischen Zugblockirung und bei den elektrischen Blockirungsvorrichtungen System Siemens. Die Heizung der Personenzüge. Einige Worte über Invalidenhäuser für Eisenbahnbedienstete. Ueber neuere Anordnungen bei Weichen- und Signalstellwerken.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.

März 1891.

Transit in London, rapid and otherwise.

Moniteur des intérêts matériels. Brüssel.

No. 40 bis 50. Vom 17. Mai bis 21. Juni 1891.

(No. 40—42:) L'intercontinental américain. (No. 48—50:) La situation financière des chemins de fer de l'État belge.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 15—24. Vom 11. April bis 13. Juni 1891.

(No. 15:) Formulario per la statistica delle strade ferrate italiane. Associazione tramviaria, memoriale al parlamento nazionale. (No. 16:) Rete Mediteranea, statistica dell'esercizio 1889. (No. 19:) Le ferrovie italiane al 31. dicembre 1890. (No. 21:) Sull'indennità dell'avaria per ritardo nella resa della spedizione. Unione delle ferrovie italiane d'interesse locale. La ferrovia intercontinentale dell'America. (No. 23:) Disegni di legge ministeriale per le ferrovie, provvedimenti per le strade ferrate complementari, provvedimenti ferroviari per la città di Roma. Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche, disegno di legge. (No. 24:) Tramvie a trazione meccanica in Italia al 1. gennaio 1891.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 18—24. Vom 3. Mai bis 21. Juni 1891.

(No. 18:) Das Projekt der Wiener Tramwaygesellschaft zu einer elektrischen Untergrundbahn. (No. 19:) Hall's elektrisches Blocksignal. Wie können die Folgen der Zusammenstöße von Eisenbahnzügen weiter abgeschwächt werden? (No. 20:) Die Reform der Personentarife auf den deutschen Eisenbahnen. (No. 21 und 22:) Ueber Radkontakte. (No. 23 und 24:) Ueber die Vereinfachung des Verbandstarifwesens. (No. 24:) Eisenbahnverkehr im Monate März 1891.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

Heft IV. 1891.

Ueber Rostbildung im Innern der Lokomotivkessel. Die Stadtbahn von Paris. Die Eisenbahn von Visp nach Zermatt. Die Brückenverordnung des österreichischen k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-B. 109 und ihre technische Begründung. Der verblattete Schienenstofs. Seidl's verbesserter Querschwellenoberbau. Oelprüfungsmaschine. Ueber Schneetreiben, Schneeüberwehungen und Schutzwahren gegen dieselben.

The Railway Engineer. London.**No. 130. Mai 1891.**

Compound (Worsdell- von Borries system) express single driving wheel passenger engine, North Eastern Railway. Maintenance of way. The great Siberian Railway - Government surveys. Statistics of the principal Scotch Railway companies for the half-year ending 31. January 1891. Railway structures. Locomotives of the Paris - Orleans Railway.

No. 137. Juni 1891.

Tank engine for suburban traffic, „180“ class, London and South Western Railway. Double-headed rails on Indian Railways. Digest of recent decisions upon Railway cases in the high court of justice and appellate tribunals. Irregular wear of locomotive tyres. The proposed introduction of bogie goods wagons. Compound (Worsdell-von Borries Laplace system) express passenger engine, class J, North Eastern Railway. Standard rail sections. Automatic adjustment of brake shoes.

The Railroad Gazette. New York.**No. 16. Vom 17. April 1891.**

High trestle — Minneapolis & St. Louis Railway. Laboratory of Lehigh — Valley Railroad. Wright's steam economizer for compound locomotives. The boycott on the Chicago & Alton. Surveys for the Inter-Continental Railroad. Some consideration of electric motors for Railroad use. The traffic of the Sault Ste. Marie and the Suez canals. The Chicago „Alley“ elevated Railroad. Air brakes in freight service. Train heating. An automatic track recorder. The staving of locomotive fireboxes.

No. 17. Vom 24. April 1891.

Proposed rapid transit route for New York City. Railroad crossings in Chicago. Smillie's Master Car Builders car coupler. Troubles with steel castings. Electric motors for Railroad use. Oil-mixing plant of the Lehigh Valley. Shop notes at St. Paul. The Railroad from Visp to Zermatt-adhesion and rack.

Nr. 18. Vom 1. Mai 1891.

Adhesion of spikes and log-screws in ties. Compound locomotives by the Baldwin Works. Hawksworth's firebox door opener. Bentley's vestibule with Tanney-coupler. Extension fronts on the Great-Northern. American and English freight cars. Services rendered by American and English passenger trains. Improvements in locomotive boilers. The law about through tickets. Coke as an engine fuel on the B. and O. Railroad rates question in England. Train accidents in the United States in march.

Nr. 19. Vom 8. Mai 1891.

Ogden switching yards. Tunneling under heavy pressure. German ash pans. Shay locomotive. Mr. Strickney on rate regulation. Right of way for Railroads. Compulsory safety in England. Interchange rules. Columbian Railway and Navigation Co. Transandine Railway tunneling plant. Early German studies of American Railroads. Right of way of Railroads. New forms of French passenger cars. Abstract of patents on the compound locomotives.

Nr. 20. Vom 15. Mai 1891.

The Dreeseel coupler. Grant locomotive works. Recent French passenger cars. Sargent brake shoe hanger. Cost of the Master Car Builder's coupler. Electricity and Railroads again. Train accidents in Great Britain in the year 1890. Right of way for Railroads.

No. 21. Vom 22. Mai 1891.

Wheel weights of heavy locomotives. Interlocking at Jersey city, N. J. New York Lake Erie and Western. Johnstone's compound locomotive-Mexican Central R. R. The authority of the Interstate Commerce Commission. Cost of operating street Railroads. Jay Gould's rapid transit proposition. Cost of steel rails. English train accidents. Economy tests of various forms of fireboxes.

No. 22. Vom 29. Mai 1891.

Ten-wheel locomotive for New South Wales government Railroads. Pan-American Railroads. The meeting rules of the standard code. Variable economy from compound locomotives. Equal facilities in trough routes. The Cox contract with the Reading. April accidents. Frogs and switches. Tests of Vanclain compound locomotive on the Pennsylvania and Lehigh Valley.

Nr. 23. Vom 5. Juni 1891.

Eureka coupler and huffer. Williams' vertical-plane coupler. Standard truck for 50,000-lb. Car—New York Central and Hudson river R. R. Origin and evolution of the American Railroad viaduct. Thurmond freight car coupler. Johnstone's ten-wheel compound locomotive-inset. Tube-frame cars. The new Hungarian freight tariff. Sanitation of country stations. Peruvian Railroad prospects. Tests of the Schoen brakebeam. Variety of engines built at the Baldwin locomotive works. Mountain Railroad construction. Air brakes in interchange. Steam heating. The Railroad problem. Application of differential calculus to the determination of frog angles. Metal ties on Indian Railroads.

No. 24. Vom 12. Juni 1891.

Von Borries' starting valve for compound locomotives. Reno tunnel system for a rapid-transit line. Master Car Builder couplers compared with the standard coupler. Rapid transit for New York. Car couplers at the conventions. Profit sharing. The differential on St Paul „Soo“ and lake traffic. Sections and mechanical conditions of car wheels. George W. Parker on profit sharing.

The Railway News. London.

No. 1425—1433. Vom 25. April bis 20. Juni 1891.

(No. 1425, 1426—1429:) Railway rates and charges (provisional order) bills. (No. 1425:) Another „zone“ system. Fish traffic by Railway. (No. 1427, 1429:) Regulation of Railways act 1889. (No. 1428:) Railway companies expenses. (No. 1429:) Disturbed finance and prices of home Railway stocks. (No. 1429—1432:) Railway system of the metropolis. (No. 1430:) The Argentine Railways. (No. 1431:) The coal traffic on Railways. (No. 1432:) Railway servants hours of labour. (No. 1433:) The Norwood bridge accident. Progress of Irish Railways. Railways in Argentina

Revue générale des chemins de fer. Paris.**März 1891.**

Note sur le système d'intercommunication électrique appliqué dans les trains de voyageurs de la Cie de l'Est. Note sur l'épuration préalable de l'eau d'alimentation des locomotives au chemin de fer du Nord. Statistique des chemins de fer Suisses pour 1889. Fournitures de rails en acier faites pendant les années 1888, 1889 et 1890 pour les six grandes compagnies françaises. Rapport présenté à la Master Mechanics Association d'Amérique, au sujet des locomotives compound dans sa session de 1890.

April 1891.

Note sur le système d'intercommunication électrique appliqué dans les trains de voyageurs de la Cie de l'Est. Sur quelques dispositions nouvelles pour l'enclenchement et le verrouillage des aiguilles et des signaux. Note sur la construction du tunnel sous la rivière St.-Clair, sur le chemin de fer du Grand-Trunk Canadien.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.**No. 16—23. Vom 18. April bis 6. Juni 1891.**

(No. 16:) Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven. (No. 17 u. 19:) Eisenbahnbestrebungen im Kt. Graubünden. (No. 18:) Staatseisenbahn auf der Westküste von Sumatra. Elektrische Schmalspurbahn Sissach—Gelterkinden. (No. 22:) Die südamerikanische Ueberlandbahn von Buenos-Ayres nach Valparaiso. (No. 23:) Zermatter Hochgebirgsbahnen.

Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt. Wien.**No. 47—71. Vom 23. April bis 20. Juni 1891.**

(No. 47:) Mittheilungen über Tramways in Großbritannien. (No. 48:) Bericht über die Verwaltung der k. k. österreichischen Staatshahnen im Geschäftsjahre 1890. (No. 49:) Zusammenstellung der im Monat März 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 52:) Eisenbahnverkehr im Monate März 1891 und Vergleich der Einnahmen im ersten Vierteljahr 1891 mit jenen der gleichen Periode 1890. (No. 54:) Mittheilungen über die Schiffseisenbahn von Chignecto in Nordamerika. (No. 59:) Protokoll über die Sitzung des Staatseisenbahnrates am 20. April 1891. (No. 60:) Protokoll über die am 22. April 1891 abgehaltene Sitzung des Staatseisenbahnrates. Zusammenstellung der im Monate April 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 62:) Vorschrift für die Behandlung der Eisenbahndiensteten während der Erfüllung ihrer Militärdienstpflicht. (No. 64:) Eisenbahnverkehr im Monat April 1891 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1891 mit jenen der gleichen Periode 1890. (No. 65:) Holländische Staatseisenbahn auf der Westküste von Sumatra. (No. 71:) Lokomotivprüfungen im Jahre 1890

Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte. Berlin.**28. Jahrgang, Zweiter Band, 2 Hefte.**

Volkswirtschaftliche Korrespondenz aus Bern: Der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund.

La voie ferrée. Paris.

No. 443 bis 450. Vom 23. April bis 11. Juni 1891.

(No. 443 bis 445:) Les grandes compagnies et la participation aux bénéfices. (No. 443 und 444:) L'exploitation des chemins de fer. (No. 444:) La presse indépendante. (No. 446:) Les grandes compagnies et les transports de guerre. Les relations de l'État avec les compagnies de chemins de fer. (No. 447:) Encore le gronpage. (No. 447—450:) Les participations aux bénéfices dans les grandes compagnies. (No. 448:) Les chemins de fer destinés à ne rien transporter. (No. 449:) Les chemins de fer dans les départements. (No. 450:) Les tarifs de donane et les tarifs de chemins de fer.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 17 und 18. Vom 24. April bis 13. Mai 1891.

(No. 17:) Die Bedeutung elektrischer Eisenbahnen als Verkehrsmittel in großen Städten.

Журналъ министерства путей сообщения. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten.) St. Petersburg. Nichtamtlicher Theil.

Heft Februar—März 1891.

Die Leistungen der Güterwagen in Rußland. Berechnung des Wagenbedarfs während des starken Verkehrs. Die internationale Verkehrsstatistik. Die Abt'schen Zahnradbahnen.

Heft April 1891.

Die Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Untersuchungen über die Stabilität des Oberbaues. Beitrag zur Frage der Verwendung der Kohlen-schlacken zur Bahnbettung. Ueber die Bedeutung der Abt'schen Zahnradbahnen.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

Heft I. 1891.

Die neue Straßsenbahn in Helsingfors und die Frage des zweckmäßigsten Straßsenbahnsystems.

Zeitschrift für Staats- und Volkswirtschaft. Wien 1891.

No. 13 und 14. Vom 29. März und 5. April 1891.

Der österreichische Krenzerzonentarif.

Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

No. 18. bis 25. Vom 3. Mai bis 21. Juni 1891.

(Nr. 18:) Ueber die Reform der Gütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Der neue Lloydvertrag. Der Vertrag der ungarischen Seeschiffahrtsgesellschaft „Adria.“ Statistik des auswärtigen Handels der Monarchie für den Monat Jannar. (Nr. 19:) Die Budapest elektrischen Stadteisenbahn und ihre Nntzanwendung auf Wiener Verkehrsverhältnisse. (No. 20:) Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im März 1891. (No. 21 u. 22:) Ueber das Sekundärbahnwesen in Frankreich. (No. 21:) Aus dem österreichischen Staatsvoranschlag für 1891. (No. 23:) Ueber die Versäumung der Lieferungszeit bei einem in Verlust gerathenen Gute. (No. 24:) Der österreichisch-ungarische

Eisenbahnverkehr im Monat April 1891. (No. 21:) Die Eisenbahnen im Kriege.

Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. Berlin.

No. 13 bis 18. Vom 1. Mai bis 20. Juni 1891.

(No. 13:) Zur Trambahnfrage in Frankfurt a. M. (No. 13, 14, 15:) Das System Lartigue. (No. 18:) Der Banerische Schienenrücker. (No. 14 — 18:) Historisches, Statistisches und Technisches über elektrische Eisenbahnen. (No. 14:) Begriff, Inhalt und Quellen des hentigen Strassenbahnrechtes in Deutschland. Trambahnen in Nordamerika. (No. 15:) Das Lineffsche elektrische Strassenbahnsystem. (No. 16:) Zur Frage der Betriebskosten bei elektrischen und bei Pferdebahnen.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 33 bis 48. Vom 29. April bis 24. Juni 1891.

(No. 33:) Generalfeldmarschall Graf Moltke †. (No. 33 — 36:) Ueber den österreichischen Zonentarif. (No. 34 u. 35:) Die elektrischen Schwach- und Starkströme. (No. 34:) Die Eisenbahnen Rußlands im Jahre 1890. (No. 35 u. 36:) Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1889/90. (No. 35:) Italienischer Gesetzentwurf über Tram- und Lokalbahnen. (No. 36, 37 u. 38:) Versuchte und unversuchte Mittel wegen Wagenmangel. (No. 36:) Verbesserung der elektrischen Kontrolvorrichtung bei optischen Signalen. (No. 37 u. 38:) Das internationale Eisenbahn-Vereinkommen im Reichstag. (No. 39:) Verbundlokomotiven. Die internationale elektrotechnische Anstellung in Frankfurt a. M. (No. 40:) Zur Abänderung der Signalordnung. (No. 41:) Zur Vereinfachung der Fahrkarten im Personenverkehr Sommerfahrpläne. (No. 42:) Zum neuen Personentarif. (No. 42, 44, 46:) Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889. (No. 43:) Die Wiederherstellung des Verrugas-Viaduktes der Oroya-Eisenbahn in Peru. Neue Eisenbahnquerschnitte für Auf- und Abträge aus Thonboden. (No. 44:) Die Lokomotiv-Eisenbahnen in Gross-Wien. (No. 45:) Zur Reform der Personentarife. (No. 46 u. 47:) Erinnerungen an Argentinien. (No. 47:) Der Schnellganzschlag. (No. 48:) Das Kilometermarkensystem im Personenverkehr.

Die Ausrüstung der Eisenbahnzüge mit durchgehenden Bremsen auf den englischen Eisenbahnen.

Von

Schrey, Eisenbahn-Bauinspektor.

Die letzte Uebersicht dieser Art wurde im Jahrgange 1888 S. 520 u. ff. veröffentlicht. Ueber die Vorgeschichte der durchgehenden Bremsen in England wurde dort unter besonderer Bezugnahme auf die Vorschriften, nach welchen halbjährlich von allen Bahnen Bremsausweise an das Handelsamt zu senden sind, ausführlich berichtet. Vorschriften für die Lösung der Bremsfrage waren hiernach den englischen Eisenbahnen nicht gegeben, augenscheinlich in der Voraussetzung, daß das auch sonst vielfach angewandte Mittel der Einwirkung der öffentlichen Meinung ausreichend günstige Folgen haben werde. Gerade die halbjährlichen Berichte des Handelsamtes sollten die öffentliche Meinung in der Bremsfrage auf dem Laufenden halten. Diesen Zweck haben dieselben, in Verbindung mit den ausführlichen Berichterstattungen über alle Unfälle, bei welchen die Bremsen eine Rolle spielen, vollkommen erfüllt. Obwohl außerdem in den englischen Fachschriften den Erörterungen über die Bremsen der Eisenbahnfahrzeuge unter regster Betheiligung weiter Kreise der Leser, ein großer Raum gewidmet wird, so muß doch der Druck, der hierdurch auf die Eisenbahnverwaltungen hat ausgeübt werden können, nicht diejenigen Fortschritte gezeugt haben, welche das öffentliche Wohl fordern zu müssen glaubte. Wie wiederholt in anderen Beziehungen, hat man daher in der letzten Zeit auch in der Bremsfrage von Parlamentswegen eingegriffen. Unter dem 30 August 1889 ist „An Act to amend the Regulation of Railways Acts“ erlassen¹⁾, welcher dem Handelsamte u. a. das Recht verleiht, die Eisenbahngesellschaften unter Stellung einer Erledigungsfrist zu veranlassen,

¹⁾ Der Wortlaut dieses Gesetzes ist S. 345 u. ff., Jahrg. 1890 in Uebersetzung wiedergegeben worden; auf den Gehalt wird demnächst besonders eingegangen werden.

„an allen ihren Personen befördernden Zügen durchgehende Bremsen anzubringen und zu benutzen, welche den folgenden Bedingungen entsprechen“.

Die nunmehr folgenden Bedingungen sind im Wesentlichen die früher bekannt gegebenen (vergl. auch Archiv 1881 S. 164); der Begriff „selbstthätig wirkend“ ist jedoch, und zwar hier zum ersten Male, erläutert durch „selbstthätig wirkend im Falle irgend welchen Mangels in der durchgehenden Wirkung“ (self applying in the event of any failure in the continuity of its action). Bremseinrichtungen mit nicht selbstthätigen Absperrvorrichtungen der Leitungen an den Wagenenden entsprechen dieser Bedingung nicht, da die Unterbrechung der durchgehenden Wirkung durch Abschluß einer dieser Vorrichtungen (Hähne u. dergl.) keine selbstthätige Anstellung der Bremse zur Folge hat; nichtsdestoweniger erscheint es fraglich, ob die hier gestellte Forderung eine praktisch befriedigende Lösung dieser, auch für die deutschen Bahnen bestehenden Schwierigkeit in kürzester Frist zur Folge haben wird.

Das Handelsamt hat aus Anlaß der bezeichneten Gerechtsame sich durch Rundschreiben unter dem 24. Oktober 1889 mit den Bahnverwaltungen in Verbindung gesetzt, denselben seine Absichten mit dem Ersuchen um Äußerung etwaiger Bedenken mitgetheilt und dann Ende 1890 in Einzelverordnungen an sämtliche Verwaltungen — unter Einschluss derjenigen schmalspuriger Bahnen — die Fristen kundgegeben, bis zu welchen die bezeichneten Forderungen erfüllt sein müssen. Diese Fristen sind verschieden, dieselben laufen meist schon im Jahre 1892 ab und erstrecken sich im äußersten Falle bis Mitte 1893. Die in derselben Verordnung erlassenen Vorschriften über die Zahl der Bremswagen in Personen- und gemischten Zügen bleiben, als nicht unmittelbar hierher gehörig, besonderer Besprechung vorbehalten.

Nach dem Verlaufe, den die Entwicklung der durchgehenden Bremsen in den letzten Jahren genommen hat und der recht deutlich auch aus den nachfolgend mitzutheilenden Zahlen zu ersehen ist, kann es kaum einem Zweifel unterliegen, daß der unmittelbar bevorstehende Aufschwung in dem Ersatz nichtselbstthätiger Bremsen vorwiegend der selbstthätigen Luftleerbremse zu Gute kommen wird, welche jetzt schon die weitaus größte Verbreitung hat. Neben derselben kommt dann nur noch die Westinghousebremse in Betracht, deren Ausbreitung in den letzten Jahren erheblich geringere Fortschritte machte als jene. Sich zu diesen zwei Hauptarten durchgehender Bremsen hinzuzurechnen, hat den englischen Eisenbahnen ganz enorm große Opfer an Betriebserschwernissen und an Geld gekostet. Waren doch noch im Jahre 1880 9 Arten vorhanden, welche allen Bedingungen des Handelsamtes entsprachen, und deren 17, welche nicht in

allen Stücken diesen Bedingungen genügten. Der Eigenwille der leitenden Persönlichkeiten der einzelnen Verwaltungen führte dahin, daß jede derselben ihre eigene patentirte Bauart hatte, die natürlich alle anderen an Vollkommenheit übertraf und ganz künstlich selbst dann noch als zweite Bremse gehalten wurde, als die Unbrauchbarkeit für den praktischen Betrieb längst erwiesen und die alleinige Beibehaltung wegen des durchgehenden Verkehrs unmöglich wurde. Wie sehr der sogenannte praktische Blick unsere englischen Fachgenossen in dieser Frage im Stich gelassen hat, möge daraus ersehen werden, daß im letzten Jahrzehnt über 2000 Lokomotiven und über 10 000 Wagen — d. i. $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ aller für den Dienst in Personenzügen vorhandenen Fahrzeuge — durchgehende Bremsen verschiedener Bauart erhielten, die jetzt schon wieder abgebaut oder durch andere ersetzt sind.

Die englischen Originalberichte haben seit der letzten Besprechung keine Aenderung nach Form oder Umfang erfahren; unsere Berichterstattung weicht daher in der Form nur wenig von der früheren ab. Der Werth der Vergleichszahlen wird durch Zufügung der Zahlen aus den Vorjahren erhöht.

I. Verbreitung der durchgehenden Bremsen aller Art.

(Tabelle 1.)

In Tabelle 1 ist der Stand der Fahrzeuge für den Dienst in Personenzügen nach Gesamtzahl, Ausrüstung mit durchgehenden Bremsen, Abnahme der nicht ausgerüsteten, und Leistung der ausgerüsteten Fahrzeuge verzeichnet und zwar für 1880—1886 jeweilig für die Mitte des Kalenderjahres; darauf folgend dann für Jahresmitte und Ende.

Das Betriebsmaterial für die Personenzüge (Sp. 2 u. 3, sowie Bl. 1) wächst stetig; die Zahl der Wagen langsam, bisweilen unterbrochen durch eine geringe Abnahme (Ende 1887 und 1889), die Zahl der Lokomotiven erbeblich schneller und ohne jede Unterbrechung. Mitte 1880 entfiel auf je 8—9 Wagen 1 Lokomotive, Mitte 1890 schon auf je 5—6 Wagen. Da eine Abnahme der Ausnutzung der Lokomotiven bei gleichzeitiger Zunahme der Wagenausnutzung im Verhältniß dieser Zahlen ausgeschlossen erscheint, so darf auf eine beträchtliche Verkürzung der Personenzüge, der Wagenzahl nach, geschlossen werden, sonach auf Verstärkung der Zugkraft, wenn nicht eine entsprechende Erhöhung des Wagengewichtes angenommen wird. Von Mitte 1880 bis Mitte 1890 ist eine Vermehrung der Lokomotiven um 113 vom Hundert auf 10 444 Stück, eine solche der Wagen um 32 vom Hundert auf 54 056 Stück eingetreten.

Tabelle 1.
S. 788 u. 789.

Blatt 1.
hinter S. 794.

Nach Sp. 4—7 ist die Ausrüstung dieser Fahrzeuge für den durchgehenden Bremsbetrieb bereits bis auf 96 vom Hundert gediehen, der Zahl nach also nahezu abgeschlossen. Nachdem seit einigen Jahren schon ein sehr hoher Stand der Ausrüstung zu verzeichnen ist, war der weitere zahlenmäßige Fortschritt in dieser Zeit naturgemäß nur ein geringer. Es findet jedoch andauernd eine Umwandlung nicht selbstthätiger Bremsen in selbstthätige statt. Immerhin sagt der Bericht des Handelsamtes: „Es bleibt zu beachten, daß einige der nachgewiesenen Bremsen der Bezeichnung als ‚durchgehende‘ nur unvollständig entsprechen.“

Mit Bremsapparat waren Mitte 1887 nur 50 vom Hundert der Lokomotiven und 71 vom Hundert der Wagen (nach den Angaben unter dem Bruchstrich in Sp. 5 u. 7) ausgerüstet. Dieser Prozentsatz der Lokomotiven ist bis Mitte 1890 nur um 1 auf 51 vom Hundert, bei den Wagen dagegen stetig um 11 vom Hundert auf 82 vom Hundert gestiegen. Dem Stillstande in der Vermehrung der Lokomotiven mit Bremsapparat auf einem nicht als hoch zu bezeichnenden Stande — dem überdies von 1885 bis 1886 ein kräftiger Rückschritt voranging — ist zwar entgegenzuhalten, daß der weitaus größte Theil der Lokomotiven mit besonderer Dampfbremse versehen ist; diese bedarf aber wie die Tenderhandbremse bei der meistverbreiteten Ausführung, und von wenigen Ausnahmen abgesehen, der besonderen Handhabung, erscheint in dieser Beziehung also der durchgehende Bremse gegenüber minderwerthig.

Unter den für Mitte 1887 nachgewiesenen 45 668 Wagen mit durchgehender Bremse (Sp. 6) befanden sich 31 968 Personenwagen mit Apparat, 1472 ohne solchen und 5494 Wagen anderer Art für Personenzugdienst mit Apparat, 6734 ohne denselben; d. h. neben den Personenwagen waren 36,6 vom Hundert an Gepäck-, Brems-, Pferde-, Equipagen- und sonstigen Güterwagen für den Dienst in Personenzügen mit durchgehender Bremse vorhanden. Diese Zahl (auf 3 Personenwagen 1 Beiwagen) erscheint hoch. Die Verwendung von Wagen ohne feste Bremsleitungen ist hiernach im gesammten Personenzugdienst höchst wahrscheinlich ganz ausgeschlossen.

Mit der Zunahme der Apparatwagen findet eine Abnahme der Leitungswagen, auch der wirklichen Zahl nach, sowohl der Personenwagen, als der sonstigen, statt; Abnahme und Zunahme sind stetig; das Anwachsen der Beiwagen zu Personenzügen erfolgt schneller, als dasjenige der Personenwagen. Mitte 1890 war der Prozentsatz derselben bereits auf 38,4 vom Hundert der Personenwagen gestiegen; von den für diesen Zeitpunkt in Sp. 6 nachgewiesenen 51 793 Wagen mit durchgehender Bremse waren 36 039 Personenwagen mit und 1378 ohne Apparat, 8110 Beiwagen mit und 6266 ohne Apparat.

Ein Vergleich der Zahlen in Sp. 2, 4 und 10, sowie in Sp. 3, 6 und 12 ergibt, daß die in den englischen Originalberichten angegebene Vermehrung nach Sp. 10 und 12 nicht derjenigen nach Sp. 4 und 6 entspricht. Die aus den Spalten 4 und 6 rechnerisch ermittelte Vermehrung, welche übrigens mit den Angaben über Bestand und Verminderung genau übereinstimmt, ist in Sp. 10 bis 13 eingeklammert angegeben. Die hier auftretenden beträchtlichen Abweichungen gegen die Angaben der englischen Originalberichte können nicht aufgeklärt werden: es liegt hier eben ein unlösbarer Widerspruch der in den Berichten über Bestand, Vermehrung und Verminderung gegebenen Zahlen vor, welcher sich durch alle Berichte hindurchzieht und wohl auf unzutreffende Angaben in den Einzelberichten zurückzuführen sein wird.

Die nach den eingeklammerten Zahlen wirklich eingetretene Vermehrung der mit durchgehender Bremse ausgerüsteten und die Verminderung der nicht mit derselben versehenen Fahrzeuge (Sp. 14 u. 15) zeigt beträchtliche Verschiedenheiten für die einzelnen Abschnitte des Berichtszeitraumes; die Stetigkeit in der Vermehrung ist sowohl bei den Lokomotiven als bei den Wagen unverkennbar, nach dem Vorstehenden jedoch vorwiegend auf die Neubeschaffungen zurückzuführen.

Die Wegleistung der mit durchgehenden Bremsen ausgerüsteten Personenzüge (Sp. 16 u. 17) entspricht in ihrem Verhältniß zur Gesamtleistung der Personenzüge fast genau demjenigen der ausgerüsteten Wagen zu dem Gesamtwagenpark. Die Ausnutzung der Wagen ist sonach unabhängig von dem Umstande, ob diese in Zügen mit oder ohne durchgehende Bremsen laufen; die letztgenannten Züge verkehren im Allgemeinen mit derselben Geschwindigkeit wie die erstgenannten, gehören also durchaus nicht etwa einer niedrigeren Gefahrenklasse an. Auch aus diesem Gesichtspunkte erscheint die Verordnung, betreffend allgemeine Einführung der durchgehenden Bremsen für die englischen Bahnen erspriesslich. Bei den deutschen Bahnen sind bekanntlich die durchgehenden Bremsen für die Züge der höheren Gefahrenklasse (mit Geschwindigkeiten über 60 km) vorgeschrieben.

Auf vielen Linien wird bereits der gesamte Personenzugverkehr mit durchgehenden Bremsen bedient, so — unter den größeren Verwaltungen — in England und Wales bei: Cheshire Lines; Great-Northern; Lancashire and Yorkshire; London and North-Western; London Brighton and South Coast; London Tilbury and Southend; Manchester South Junction and Altrincham; Metropolitan; Metropolitan District; North-Eastern; North London; Rhymney; Taff Vale; in Schottland bei: Highland; in Irland bei: Castlederg and Victoria Bridge; Great-Southern and Western; West Carbery.

Ein weiterer Theil der größeren Verwaltungen hat diesen Zustand nahezu erreicht; ein anderer ist hierin noch erheblich zurück; dies zeigen folgende Prozentzahlen der Leistungen der ausgerüsteten Züge bezogen auf Gesamtleistung in Personenzügen: Great-Eastern 95; Great-Western 91; London and South-Western 62; Manchester, Sheffield and Lincolnshire 99; Midland 96; South-Eastern 40; in Schottland: Caledonian 99; Glasgow and South-Western 80; North British 85; in Irland: Belfast and Northern Counties 64; Dublin, Wicklow and Wexford 93; Great-Northern 96; Midland Great-Western 86.

Zur besseren Veranschaulichung sind die wichtigeren Zahlen aus Tab. 1 in Blatt 1 in Schaulinien dargestellt; die erforderlichen Zeichenerklärungen sind auf dem Blatte selbst gegeben.

II. Verbreitung der einzelnen Bremsarten.

(Tabelle 2 und 3)

Die Bremsarten sind in die beiden Hauptgruppen zu sondern: solche, welche den Bedingungen des Handelsamtes (vergl. Archiv 1881 S. 164) entsprechen und solche, welche dies nicht thun. Erstere weist die Tab. 2, letztere Tab. 3 nach. Der wesentlichste Unterschied beider Gruppen ist bekanntlich die nur bei der ersteren vorhandene selbstthätige Wirkung im Falle der Zugtrennung oder wesentlichen Mangels der Bremsenrichtung.

Die Zahl der selbstthätig wirkenden Arten ist nach Sp. 2 Tab. 2 von 9 (Mitte 1880) auf 3 (Mitte 1890) zurückgegangen; die der nicht selbstthätigen in derselben Zeit von 17 auf 8 (Tab. 3 Sp. 2); die Mannigfaltigkeit der Bremsarten ist trotz erheblicher Abnahme also immer noch eine recht reiche. Die in Tab. 2 neben der Westinghouse- und Luftleerbremse nicht getrennt nachgewiesene dritte Art der selbstthätigen Bremsen ist diejenige von Steel Mc. Innes, welche seit längerer Zeit nur noch an 34 Wagen der Caledonianeseisenbahn angebracht ist und augenscheinlich im Wechsel mit anderen Arten zweckdienliche Verwendung findet.

Die selbstthätigen Luftleerbremzen werden neuerdings in den englischen Berichten ungetrennt nachgewiesen, ebenso fanden dieselben Aufnahme in Tab. 2, welche hierdurch zur reinen Gegenüberstellung der Westinghouse- und der Luftleerbremse wird.

Mitte 1890 war die Gesamtzahl der mit selbstthätiger Bremse ausgerüsteten Lokomotiven und Wagen auf 8631 und 43 693, d. i. 83 und 81 vom Hundert des Bestandes für den Personenzugdienst angewachsen (Sp. 3 bis 6 der Tab. 2). Von Mitte 1883 ab, als die Zahl der Lokomotiven mit Westinghouse- und selbstthätiger Luftleerbremse annähernd gleich war,

Blatt 1.
unter S. 794.

Tab. 2 und 3
S. 790—793.

hat sich die Zahl der ersteren rund verdoppelt auf 2312, die der letzteren versechsfacht auf 6319 (Sp. 7 u. 12); von Mitte 1887 ab, als die Zahl der Wagen mit Westinghouse- und selbstthätiger Luftleerbremse annähernd einander die Waage hielten, hat sich der ersteren Zahl um rund $\frac{1}{2}$ auf 16345, der letzteren um $\frac{1}{7}$ auf 27314 vermehrt (Sp. 8 u. 13). Das Verhältniß der Apparat- zu den Leitungswagen ist bei beiden Bremsarten fast gleich (Sp. 9 u. 14). Während die Westinghousebremse Mitte 1880 bei 14, die selbstthätige Luftleerbremse bei 5 Verwaltungen in Anwendung stand, gestalten sich diese Zahlen Mitte 1890 wie 21:36 (Sp. 10 u. 15). Bis in die jüngste Zeit hinein ist der Zuwachs der die Luftleerbremse benutzenden Verwaltungen der Zahl nach bei Weitem der beträchtlichere. Auch die Bedeutung der Verwaltungen ist auf Seiten der selbstthätigen Luftleerbremse die gröfsere; so wurden Mitte 1890 von den mit Westinghousebremse ausgerüsteten Personenzügen 35 830 000 km geleistet; von den mit selbstthätigen Luftleerbremsen ausgerüsteten dagegen 62 260 000 km. Unter Beschränkung auf die Verwaltungen, welche 1 Million englische Meilen und mehr in Bremszügen leisten, entfallen auf die selbstthätige Luftleerbremse die folgenden 7 Verwaltungen mit den in Klammern angegebenen Ausrüstungen für das erste Halbjahr 1890:

Great-Northern (35 App.-Lok., 66 App.-Wagen, 22 Leit.-Wagen); Great-Western (125 Leit.-Lok., 123 App.-Wagen); Lancashire and Yorkshire (33 App.-Lok., 20 App.-Wagen); London and North-Western (80 Leit.-Lok., 860 App.-Wagen); London and South-Western (15 App.-Lok., 2 Leit.-Lok., 68 App.-Wagen); Manchester, Sheffield and Lincolnshire (13 App.-Lok., 1 Leit.-Lok., 106 App.-Wagen, 2 Leit.-Wagen); Midland (74 Leit.-Lok., 78 App.-Wagen). Die Ausrüstung im 1. Halbjahr 1890 beträgt bei diesen Verwaltungen insgesamt 170 App.-Lok., 208 Leit.-Lok., 1321 App.-Wagen, 24 Leit.-Wagen.

Auf die Westinghousebremse entfallen die 6 Verwaltungen: Great-Eastern (10 App.-Lok., 128 App.-Wagen); London, Brighton and South Coast (9 App.-Lok., 54 App.-Wagen, 9 Leit.-Wagen); London Chatam and Dover (27 App.-Lok., 196 App.-Wagen); North-Eastern (28 App.-Wagen); Caledonian (16 App.-Lok., 16 App.-Wagen, 17 Leit.-Wagen); North-British (13 App.-Lok., 60 App.-Wagen). Die Ausrüstung im 1. Halbjahr 1890 beträgt bei diesen Verwaltungen insgesamt 75 App.-Lok., 482 App.-Wagen, 26 Leit.-Wagen.

Dem gegenüber entfallen auf die nichtselbstthätige Luftleerbremse die 4 Verwaltungen: Metropolitan (0); South-Eastern (42 App.-Lok., 2 Leit.-Lok., 102 App.-Wagen, 64 Leit.-Wagen selbstthätiger Luftleerbremse); Great-Northern (Ireland) (6 App.-Lok., 60 App.-Wagen, 14 Leit.-

Wagen selbstthätiger Luftleerbremse): London and North-Western and Caledonian (2 App.-Lok., 48 Leit.-Lok., 12 App.-Wagen).

Diese Zahlen erhöhen die Ausrüstung mit selbstthätiger Luftleerbremse im 1. Halbjahr 1890 bei den genannten Verwaltungen auf: 218 App.-Lok., 210 Leit.-Lok., 1483 App.-Wagen, 42 Leit.-Wagen.

Von diesen Verwaltungen hat nur die London and North-Western erst nach Mitte 1887 mit Einführung der selbstthätigen Bremse begonnen: dieselbe verwendete zuvor die Webb'sche Kettenbremse. Die Entschliessungen der übrigen Verwaltungen fallen in eine frühere Zeit. Betreffs der geographischen Lage der Bahnen im Vereinigten Königreiche ist unverkennbar, daß in England und Wales die Bahnen mit selbstthätiger Luftleerbremse überwiegen: in Schottland herrscht die Westinghousebremse vor. Die größeren Bahnen Irlands wenden mit alleiniger Ausnahme der Belfast and Northern Counties die nichtselbstthätige Luftleerbremse an.

Während Mitte 1885 die Verwaltungen, welche Westinghousebremse verwendeten, 22 vom Hundert ihrer Leistungen in Personenzügen mit dieser Bremse fuhren, ist dieser Satz jetzt auf 30 vom Hundert angewachsen: in derselben Zeit hat sich diese Zahl bei den Luftleerbremsen von 23 auf 48 vom Hundert gehoben (Sp. 11 u. 16 Tab. 2).

Gab die letzte Berichterstattung zu der Bemerkung Anlaß:

„In England hat die selbstthätige Luftleerbremse die selbstthätige Luftdruckbremse hinsichtlich der Ausbreitung nicht nur schon erreicht, sondern sie wird die letztere auch sehr bald — wenn der Verlauf der letzten Jahre als maßgebend erachtet werden kann — erheblich hinter sich zurücklassen.“

so zeigen die vorstehenden Erörterungen, daß dies bereits eingetreten ist: die Luftleerbremse ist der Westinghousebremse in der Ausbreitung in England weitaus überlegen. Klarer noch als die angezogenen Zahlen zeigt dies die zeichnerische Darstellung der Tab. 2 u. 3 auf Blatt 2 (Lokomotiven) und Blatt 3 (Wagen).

Dem Fortschritt der selbstthätigen Bremsen nach Tab. 2 entspricht der unaufhaltsame Rückschritt der nichtselbstthätigen nach Tab. 3. Auf den aus Sp. 3 bis 6 Tab. 3 ersichtlichen, bis Mitte 1887 währenden Aufschwung, den deren Verbreitung genommen, wurde bereits hingewiesen. Mitte 1887 waren 40 vom Hundert der Lokomotiven und 32 vom Hundert der Wagen für Personenzugdienst mit nichtselbstthätigen Bremsen versehen. Mitte 1890 ist jedoch mit 13 vom Hundert der Lokomotiven und 15 vom Hundert der Wagen (Sp. 4 u. 6 der Tab. 3) der Stand von Mitte 1880 schon wieder unterschritten. Unter der Herrschaft der neuen Vorschriften werden in England die nichtselbstthätigen Bremsen in der aller kürzesten Zeit der Geschichte angehören.

Blatt 2 u. 3.
hinter S. 794

Tabelle 3.
S. 792 u. 793.

Bei den einzelnen Bremsarten gestaltet sich hier der Verlauf wie folgt: Unter „Kettenbremse“ in Sp. 7—11 der Tab. 3 sind die Bremsen von Clark sowie von Clark and Webb nachgewiesen. Die London and North-Western sowie die North London Eisenbahn sind es, welche diese Bremsart bis jetzt hielten, die übrigen sie anwendenden Verwaltungen sind von untergeordneter Bedeutung. Die nachgewiesenen Lokomotiven sind sämtlich solche ohne Bremsapparat; diese dürften nur deshalb nicht in demselben Umfange zurückgehen wie die Wagen, weil die Möglichkeit der Verwendung erst aufhört, wenn die Wagenzahl schon soweit abgenommen hat, daß sich überhaupt keine geschlossenen Züge mehr aus denselben bilden lassen.

Bei den Fay'schen Bremsen, welche in der letzten Berichterstattung in Tab. 3 noch besonders nachgewiesen wurden, ist der Abbrückelungsprozeß inzwischen stetig weiter fortgeschritten; auf getrennte Aufführung konnte nunmehr verzichtet werden.

Mehr noch als unter den selbstthätigen herrscht die Luftleerbremse unter den nichtselbstthätigen, wie Sp. 12—21 in Tab. 3 zeigen.

Die letzte Berichterstattung, die sich bis Mitte 1887 erstreckte, hatte ein stetiges, zum Theil sehr schnelles Wachstum der nichtselbstthätigen Luftleerbremse zu verzeichnen; Mitte 1887 war jedoch der Höhepunkt erreicht; von hier ab folgte dem schnellen Wachstum ein ebenso schneller Verfall.

Mitte 1890 sind bereits weniger Lokomotiven als Mitte 1880, aber immer noch $1\frac{1}{2}$ mal so viel Wagen ausgerüstet. Welche Unzahl von Betriebsmitteln hiernach in einer kurzen Folge von Jahren aus- und wieder abgerüstet wurde, fand bereits Erwähnung in der Einleitung. Als Seltsamkeit möge noch verzeichnet werden, daß im ersten Halbjahr 1890: 2 App.-Lokomotiven und 12 App.-Wagen der Cambrian Eisenbahn, sowie 48 Lokomotiven (ohne Apparat) der London and North-Western Eisenbahn mit der nichtselbstthätigen Luftleerbremse eingerichtet wurden.

Unter den in Sp. 22—24 der Tab. 3 nachgewiesenen sonstigen Bremsarten beansprucht die am gesammten Betriebsmittelparke der Metropolitan District Bahn in London angewendete nichtselbstthätige Westinghousebremse das größte Interesse. Es sind unverändert 54 Lokomotiven und 350 Wagen, welche mit dieser Bremse ausgerüstet sind.

Die für die Vertheilung auf die einzelnen Bremsarten in Tab. 2 und 3 gegebenen Zahlen haben keinen Anspruch auf vollständige Genauigkeit; nach den Originalberichten ist dies zum größten Theile in der gleichzeitigen Anwendung mehrerer Systeme an denselben Fahrzeugen begründet.

III. Beschreibungen und Dienstanweisungen für die einzelnen Bremsarten.

Wesentliche Aenderungen gegen die bei der letzten Berichterstattung aus der Quelle wiedergegebenen Beschreibungen und Mittheilungen der Bahnverwaltungen über die in Kraft befindlichen Dienstanweisungen sind nicht zu verzeichnen.

Nach wie vor steht bei einer großen Zahl der Verwaltungen, unabhängig von der angenommenen Bremsart, die Vorschrift in Anwendung, daß an allen Stellen, an denen das Durchrutschen des Zuges gefahrbringend wirkt, auf Kopfstationen, an Kreuzungs- oder Abzweigungsstellen, auf kleineren Stationen, wenn Zugkrouzungen stattfinden, die durchgehende Bremse nicht angewendet werden darf, wofern nicht ein Nothfall vorliegt. Auch das rechtzeitige Probiren der durchgehenden Bremsen und die angemessene Mäßigung der Zuggeschwindigkeit werden eindringlich in den Dienstanweisungen geboten. Unverkennbar ist die Absicht der Bahnverwaltungen, den Gefahren zu begegnen, welche in der Gewöhnung der Lokomotiv- und Zugmannschaft an einen kurzen, mit der durchgehenden Bremse zu erzielenden Bremsweg liegen, und mit der Kürzung dieses Weges in hohem Maße wachsen. Einige gehen hierin so weit, daß sie die Zugführer ein- für allemal verpflichtet, bei Einfahrt in die Stationen Hand an die Handbremse zu legen, damit im Falle der Anrufung durch die Dampfpeife unverzüglich Bremswirkung eintritt. Die Beobachtung der Leitungsdruckmesser ist den Zugführern zur besondere Pflicht gemacht: vereinzelt sind Signale zwischen Zug- und Lokomotivführer für den Fall vereinbart, daß Luftdruck oder Luftleere in der Leitung ungenügend ist.

Der Eindruck, als ob in England auf den durch Kürzung des Bremsweges zu erlangenden Zeitgewinn in der Zugförderung Werth gelegt werde, kann nicht aufkommen, gegenüber den — in Wirklichkeit wohl kaum eingehaltenen — Anweisungen auf Verlangsamung der Fahrt an allen Gefahrenpunkten. Zwar drastisch, aber sehr zweckdienlich erscheint die Vorschrift:

„Lokomotivführer, welche am Bahnsteig vorbeifahren und den Zug „zu spät zum Halten bringen, dies aber mit einem Mangel an der „Bremse entschuldigen wollen, werden nnnachsichtlich bestraft.“

Bei Verwaltungen mit lebhaftem Wagendurchgang von Nachbarbahnen lassen die Dienstvorschriften unschwer die großen Unzuträglichkeiten erkennen, welche mit der Zusammensetzung der Züge aus Wagen verschiedener Bremsart verbunden sind; sogar die selbstthätigen Luftleerbremsen benachbarter Verwaltungen lassen eine gleichzeitige Benutzung in demselben Zuge nicht zu, bedingen vielmehr Abstellung der fremden Bremsenrichtungen unter Umwandlung der Wagen in Leitungswagen. Bei

der Midland Eisenbahn tritt dieser Zustand z. B. im Verkehre mit der London and North-Western, Great-Northern, Manchester, Sheffield and Lincolnshire, North-Stafford und Caledonian Bahn ein. Bei den Wagen der North-Eastern Bahn, von denen ein Theil mit der Midland Luftleerbremse, ein anderer mit derjenigen der London and North-Western versehen ist, wurde die Anbringung besonderer Erläuterungen in Satzform an den vier Wagenecken erforderlich.

Der Mangel, welcher in der Anwendung einer besonderen Bremse — der Dampfbremse — für die Räder der Lokomotive und des Teuders liegt und in dem für den Gefahrfall verhängnißvollen Zeitverluste besteht, den die besondere Handhabung bedingt, hat bei der London and North-Western, der Midland und Mersey Eisenbahn dazu geführt, die Handhebel für beide Bremsarten an der Lokomotive derart zu kuppeln, daß nach Belieben gemeinsame oder getrennte Anstellung erfolgt.

Nach einer anderen Quelle ordnet die Manchester Sheffield and Lincolnshire neuerdings den Schieber für die Dampfbremse in dem Ejektor für die Luftsaugbremse zur Bedienung mit demselben Handgriff an.

Die London and North-Western Eisenbahn führt in ihrem Berichte als eine bemerkenswerthe Thatsache an, daß alle ihre Lokomotiven mit „einer Steuerungsschraube versehen sind, welche es dem Lokomotivführer ermöglicht, bei fahrender Lokomotive die ganze Kraft auf die entgegengesetzte Kolbenseite zu lenken und so kräftig zu „bremsen.“

Bekanntlich haben bei den preussischen Staatseisenbahnen sämtliche Zuglokomotiven diese Stenerungsschrauben, während die Steuerhebel wohl nur noch bei Rangirlokomotiven angewendet werden.

Von Einzelheiten der Ausführung sind noch hervorzuheben:

Das im letzten Bericht beschriebene „leak off“ der selbstthätigen Luftsaugbremsen wird allmählich beseitigt. Die London and North-Western wendet nunmehr auch den Cylinder mit runder Gummischnur als Kolbendichtung an.

Bei mehreren Verwaltungen sind an den Stirnenden der Wagen Kettchen mit Haken angebracht, welche um den Schwengel der Schraubenkuppelung zu schlingen sind, damit deren Gewicht nicht an die Bremsschläuche schlage.

Vereinzelt ist bei den Zügen mit Luftleerbremse eine seitliche Zugleine vorgesehen, welche an dem Bremshebel der Lokomotive zu befestigen ist. Die verschiedenartige Schwere der Schlauchmängel bei Luftdruck- und Luftleerbremsen findet treffenden Ausdruck in der Vorschrift, mangelhafte Schläuche der ersteren Art zu ersetzen, bei der zweiten Art dagegen

(Fortsetzung des Textes S. 786)

Tabelle 1.

Verbreitung der durch-

Es waren vorhanden

Fahrzeuge mit durchgehenden

Insgesamt

für den Dienst
in
Personenzügen

Lokomotiven

Wagen

Davon mit Brems-
apparat

zur Zeit

Loko-
motiven

Wagen

Stück

Hun-
dertstel
des Be-
standes
in Sp. 2

Stück

Hun-
dertstel
des Be-
standes
in Sp. 3Loko-
motiven

Wagen

Stück

Stück

1

2

3

4

5

6

7

8

9

zur Zeit	Loko- motiven	Wagen	Stück	Hun- dertstel des Be- standes in Sp. 2	Stück	Hun- dertstel des Be- standes in Sp. 3	Loko- motiven	Wagen
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Mitte 1880 . . .	4 914	41 012	1 340	27	14 872	36	931	12 452
„ 1881 . . .	5 169	44 545	2 002	39	21 431	48	1 496	17 804
„ 1882 . . .	5 335	45 546	2 773	51	27 819	61	2 463	22 768
„ 1883 . . .	5 753	47 045	3 478	60	32 685	69	3 238	27 010
„ 1884 . . .	6 378	48 864	4 297	67	37 196	76	4 074	30 451
„ 1885 . . .	6 977	51 559	5 212	75	40 852	79	4 469	33 360
„ 1886 . . .	7 480	51 790	6 631	89	43 238	83	5 620	35 341
„ 1887 . . .	8 472	52 808	7 790	92 ²⁾ 50	45 668	86 ²⁾ 71	4 265	37 462
Ende 1887 . . .	8 732	52 026	8 083	93 51	46 781	90 74	4 429	38 673
Mitte 1888 . . .	8 984	52 556	8 417	93,7 51	47 703	91 76	4 578	39 791
Ende 1888 . . .	9 287	53 126	8 741	94 51	48 600	91,5 77	4 739	40 874
Mitte 1889 . . .	9 724	53 764	9 179	95 51	49 452	92 78	4 930	41 878
Ende 1889 . . .	10 122	53 594	9 689	96 51	50 832	94 80	5 191	43 172
Mitte 1890 . . .	10 444	54 056	10 034	96 51	51 793	96 82	5 288	44 149

¹⁾ Die Zahlen in () sind durch Rechnung ermittelt.²⁾ Die Zahlen unter dem Bruchstrich beziehen sich auf Fahrzeuge mit Apparat.

gehenden Bremsen aller Art.

Tabelle 1.

Bremsen irgend welcher Art				Verminderung der Fahrzeuge ohne durchgehende Bremsen im letzten Halbjahr		Leistung der mit durchgehender Bremse ausgerüsteten Personenzüge im letzten Halbjahr in km	Hundertstel der Gesamtleistung der Personenzüge
Vermehrung im letzten Halbjahr							
Lokomotiven		Wagen		Lokomotiven	Wagen		
Stück	Hundertstel des Bestandes in Sp. 2	Stück	Hundertstel des Bestandes in Sp. 3	Stück	Stück		
10	11	12	13	14	15	16	17
228	4	1587	4	—	—	31 573 043	—
377	7	3 490	8	197	2 624	47 531 500	—
398	7	3 306	7	272	2 759	54 383 580	58
376 (390) ¹⁾	6 (7) ¹⁾	2 772 (2 256) ¹⁾	5 (5) ¹⁾	169	1 312	68 816 155	70
407 (390)	6 (6)	2 333 (2 167)	5 (4)	40	1 211	77 887 571	75
329 (467)	5 (7)	2 560 (1 463)	5 (3)	— 60	667	85 534 344	81
358 (347)	5 (5)	3 030 (1 491)	6 (3)	191	948	90 734 821	84
331 (551)	5 (7)	3 197 (1 254)	6 (5)	55	871	93 588 978	86
475 (293)	5 (3)	3 598 (1 113)	7 (2)	33	1 895	111 235 883	88
926 (334)	10,5 (4)	2 858 (922)	8 (2)	82	392	105 685 963	89
819 (324)	9 (3)	2 482 (906)	4,5 (2)	21	336	116 669 629	91
871 (438)	9 (5)	2 820 (843)	5 (2)	1	205	111 888 883	92
762 (510)	7 (6)	2 188 (1 380)	4,5 (3)	112	1 550	126 682 606	93
610 (345)	5,5 (4)	2 593 (961)	5 (2)	23	499	119 724 824	94

Tabelle 2.

Verbreitung der durchgehenden

Es waren

zur Zeit	Zahl der Arten	Bremsarten, welche allen Bedingungen					
		Insgesamt an				Selbstthätige Luft-	
		Lokomotiven		Wagen		Loko- motiven	Wagen ins- gesamt
		Stück	Hundertstel d. Gesamt- bestandes Tab. 1 Sp. 2	Stück	Hundertstel d. Gesamt- bestandes Tab. 1 Sp. 3		
1	2	3	4	5	6	7	8
Mitte 1880 . . .	9	591	12	2 967	7	369	2 129
„ 1881 . . .	8	1 104	21	7 985	18	656	5 046
„ 1882 . . .	9	1 758	33	13 134	29	975	8 546
„ 1883 . . .	5	2 303	40	17 662	38	1 173	10 686
„ 1884 . . .	5	2 828	44	21 646	44	1 345	12 645
„ 1885 . . .	6	3 396	49	24 190	47	1 523	13 630
„ 1886 . . .	6	3 980	53	26 853	52	1 706	14 519
„ 1887 . . .	4	4 393	52	28 578	54	1 804	14 652
Ende 1887 . . .	4	4 760	55	30 621	59	1 837	14 618
Mitte 1888 . . .	4	5 504	61	32 630	62	1 915	14 868
Ende 1888 . . .	4	6 174	66	34 541	67	1 968	15 165
Mitte 1889 . . .	4	7 301	75	38 931	72	2 041	15 553
Ende 1889 . . .	3 ²⁾	7 093	79,5	40 993	76	2 112	15 960
Mitte 1890 . . .	3	8 631	83	43 693	81	2 312	16 345

¹⁾ Der früher mit 286 Apparatwagen aufgeführte Wagenpark der West Coast, der daher 1 Verwaltung weniger als im Vorhalbjahr.

²⁾ Die Heberlein-Bremse, von welcher im vorigen Halbjahr 1 Lokomotive und 5 Wagen

den selbstthätigen Bremsen.

Tabelle 2.

v o r h a n d e n

des Handelsamtes entsprechen (vergl. Archiv 1881 S. 164)

D a v o n e n t f a l l e n a u f

druckbremse von Westinghouse Selbstthätige Luftleerbremzen (Sanders & Bolitho und Smith)

Wagen mit Apparat	bei Ver- wal- tungen	Hundertstel der Leistungen in Personenzügen der verwandenden Verwaltungen	Loko- motiven	Wagen ins- gesamt	Wagen mit Apparat	bei Ver- wal- tungen	Hundertstel der Leistungen in Personenzügen der verwandenden Verwaltungen
9	10	11	12	13	14	15	16
—	14	—	210	756	—	5	—
—	14	—	437	2 870	—	7	—
—	15	—	773	4 505	—	7	—
—	14	—	1 127	6 379	—	9	—
—	15	—	1 480	8 381	—	12	—
7 937	18	22	1 783	9 949	8 583	15	23
8 438	20	24	2 185	11 714	9 929	15	26
11 788	19	24	2 588	13 883	11 907	19	28
12 019	18 ¹⁾	27	2 922	15 960	13 784	24	29
12 380	18	27	3 588	17 750	15 649	25	33
12 744	21	27	4 205	19 337	17 345	27	37
13 173	21	27	5 259	23 339	20 856	26	43
13 622	23	27,5	5 881	24 979	22 357	31	46
14 061	21	30	6 819	27 314	24 147	36	48

London and North Western und der Caledonian Railways ist nicht mehr gesondert aufgeführt,
nachgewiesen waren (Colne Valley and Halstead Railway), ist entfallen.

Tabelle 3.

Verbreitung der durchgehenden

E s w a r e n										
Bremsarten, welche nicht allen										
zur Zeit	Zahl der Arten	Insgesamt an				Kettenbremse				
		Lokomotiven		Wagen		Wagen		bei		Prozent der Leistungen in Prozenten des ver- schaffenden Ver- hältnisses
		Stück	Prozent des Gesammi- bestandes Tab. I Sp. 2	Stück	Prozent des Gesammi- bestandes Tab. I Sp. 3	Loko- mo- tiven	insge- sammt	mit Appa- rat	Ver- wal- tungen	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Mitte 1880	17	749	15	11 915	29	—	5 364	—	10	—
" 1881	15	898	18	13 446	30	—	6 157	—	11	—
" 1882	14	1 015	18	14 685	32	—	6 603	—	11	—
" 1883	14	1 175	20	15 023	31	—	6 235	—	10	—
" 1884	13	1 469	23	15 550	32	—	6 034	—	9	—
" 1885	11	1 816	26	16 662	32	—	4 054	3 920	10	13
" 1886	10	2 651	36	16 385	31	688	2 102	2 516	9	5
" 1887	10	3 404	40	17 090	32	764	2 076	2 024	9	4
Ende 1887	10	3 323	39	16 160	31	763	1 761	1 729	9	3
Mitte 1888	9 ¹⁾	2 913	32	15 073	29	770	1 689	1 662	8 ²⁾	3
Ende 1888	9	2 567	27,5	14 068	26	768	1 617	1 591	8	2,7
Mitte 1889	9	1 878	20	10 521	20	778	1 523	1 504	8	3
Ende 1889	9	1 696	16,5	9 639	18	776	1 515	1 496	9 ³⁾	2
Mitte 1890	8 ⁷⁾	1 403	13	8 100	15	778	1 441	1 423	8 ⁸⁾	2

¹⁾ Die Fay and Newall Bremse, welche an 24 Wagen der Lankshire Yorkshire Railway²⁾ Die North Staffordshire Railway ist mit 4 Wagen abgesetzt.³⁾ Die Dnnndalk Newry and Greenore Railway ist mit 3 Wagen abgesetzt.⁴⁾ Die Pontypriidd Caerphilly und Newport ist mit ihrem Park von 4 Wagen mit Fay Bremse⁵⁾ Die London-Chatam and Dover Railway ist mit 2 Lokomotiven und 10 Wagen abgesetzt.⁶⁾ Die Ayrshire and Wigtownshire Railway ist mit 10 Wagen in Zugang gekommen.⁷⁾ und ⁸⁾ Die Wilkin and Clark's Bremse an 6 Wagen der Somerset and Dorset Railway⁹⁾ Die Great Northern (43 Lokomotiven und 126 Wagen), Manchester, Sheffield and Lincoln-
haben die Smith Bremse verlassen.

nicht selbstthätigen Bremsen.

Tabelle 3.

v o r h a n d e n

Bedingungen des Handelsamtes entsprechen

D a v o n e n t f a l l e n a n f

Luftleerbremse von Smith					Luftleerbremse (Angabe der Art fehlt)					die übrigen Arten		
Loko- mo- tiven	Wagen insge- sammt	mit Appa- rat	bei Ver- wal- tungen	Prozent der Leistungen in Personen- zügen der ver- wendenden Ver- waltungen	Loko- mo- tiven	Wagen insge- sammt	mit Appa- rat	bei Ver- wal- tungen	Prozent der Leistungen in Personen- zügen der ver- wendenden Ver- waltungen	Loko- mo- tiven	Wagen	bei Ver- wal- tungen
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
715	3 981	—	19	—	—	—	—	—	—	34	2 570	18
858	4 537	—	19	—	—	—	—	—	—	40	2 752	17
973	5 488	—	19	—	3	25	—	1	—	39	2 569	15
1 055	6 107	—	21	—	75	82	—	2	—	45	2 599	13
1 138	6 658	—	20	—	289	372	—	3	—	42	2 486	12
1 231	7 559	4 716	19	16	537	2 532	1 878	5	8	48	2 517	11
1 252	7 773	4 947	17	16	657	4 548	3 565	4	12	54	1 962	10
1 616	8 010	6 081	16	17	970	5 650	4 274	5	10	54	1 354	8
1 610	7 985	6 128	16	17	896	5 326	3 891	5	10,5	54	1 088	8
1 529	7 641	5 733	16	14	560	4 925	3 515	4 ³⁾	10	54	818	9 ⁴⁾
1 422	7 327	5 430	16	11,5	323	4 317	2 926	4	9,6	54	807	9
841	4 304	2 962	15 ⁵⁾	9	205	3 896	2 554	4	8	54	798	9
737	4 135	2 816	15	8	129	3 418	2 081	4	8	54	771	9
471	3 195	2 380	11 ⁶⁾	3	100	2 733	1 578	4	4	54	731	9

vertreten war, ist entfallen.

in Zugang gekommen.

ist entfallen.

shire (128 Lokomotiven und 309 Wagen), Midland (8 Wagen), North - Eastern (25 Lokomotiven)

Tabelle 4.

Lokomotivleistungen und Wagenzahl in den Zügen mit durchgehenden Bremsen.

Tabelle 4.

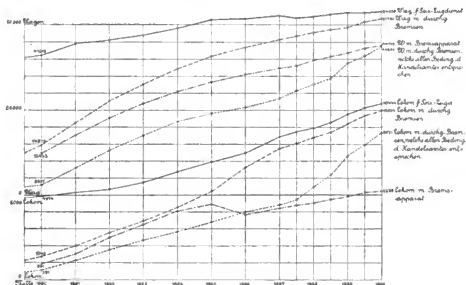
Für das Halbjahr endigend	Bremsarten, welche den Bedingungen des Handelsamtes entsprechen					Bremsarten, welche nicht allen Bedingungen des Handelsamtes entsprechen				
	Selbstthätige Luftdruck- bremsen von Westinghouse		Selbstthätige Luft- bremsen (Sandera & Politho u. Smith)		Durchschnitt- liche Zugstärke in Wagen	Luftleerbremse von Smith		Luftleerbremse (Angabe der Art fehlt)		Durchschnitt- liche Zugstärke in Wagen
	Wegleistung jeder Lokomotive in km	Wegleistung jeder Lokomotive in km	Wegleistung jeder Lokomotive in km	Wegleistung jeder Lokomotive in km		Wegleistung jeder Lokomotive in km	Wegleistung jeder Lokomotive in km	Wegleistung jeder Lokomotive in km	Wegleistung jeder Lokomotive in km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Mitte 1880 . .	11 003	5,3	5 436	3,3	13 846	5,6	—	—		
" 1881 . .	13 215	7,7	8 323	6,5	14 251	5,3	—	—		
" 1882 . .	16 541	8,7	12 590	5,7	12 620	5,6	4 646	8,3		
" 1883 . .	18 317	9,1	15 277	5,9	13 778	5,3	2 991	1,1		
" 1884 . .	18 446	9,4	15 057	5,9	13 485	5,3	2 643	1,3		
" 1885 . .	18 195	8,9	14 652	6,0	13 355	6,1	14 299	4,7		
" 1886 . .	17 709	8,5	13 651 ¹⁾	5,2 ¹⁾	13 355	6,2	15 960	6,9		
" 1887 . .	16 968	8,1	11 812	5,4	10 779	5,9	11 889	5,3		
Ende 1887 . .	18 254	7,9	12 374	5,3	13 036	4,9	14 863	6,0		
Mitte 1888 . .	16 686	7,7	10 835	5,0	10 688	5,9	21 580	8,3		
Ende 1888 . .	17 616	7,7	11 683	4,6	10 406	5,9	38 248	13,3		
Mitte 1889 . .	16 211	7,6	9 995	4,4	12 394	5,1	48 576	19,0		
Ende 1889 . .	17 670	7,6	10 590	4,3	15 149	5,6	79 461	27,0		
Mitte 1890 . .	15 496	7,0	9 862	4,3	22 995	7,0	56 185	27,3		

¹⁾ Bis Mitte 1886 einschließlich gelten die hier angegebenen Zahlen nur für die Bremse von Sandera & Politho, als der weitest verbreiteten; von hier ab lassen die Originalangaben eine sichere Trennung nach den einzelnen Abarten nicht mehr zu.

Zahl der für den Personenzugdienst bestimmten und der mit durchgehenden Bremsen versehenen Fahrzeuge.

(vergl. S. 779 u. 781 und Tab. 1 u. 2 S. 788 bis 791.)

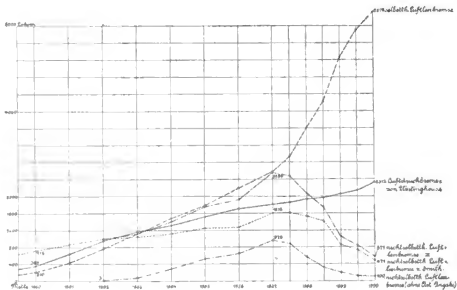
1 mm = 200 Lokomotiven = 1000 Wagen.



Zahl der mit durchgehenden Bremsen versehenen Lokomotiven

(vergl. S. 784 und Tab. 2 u. 3 S. 790 bis 793)

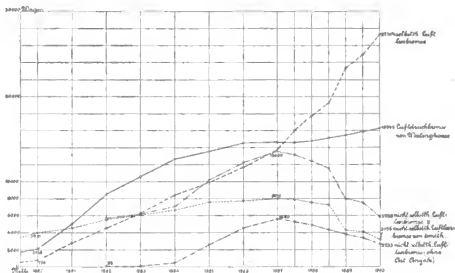
1 mm = 80 Lokomotiven.



Zahl der mit durchgehenden Bremsen versehenen Wagen.

(vergl. S. 784 und Tab. 2 u. 3 S. 790 bis 793)

1 mm = 400 Wagen.



durch Umwicklung mit grober Leinwand zu verbinden. Die London Chatam and Dover Railway, welche nur wenige Fahrzeuge mit selbstthätiger Luftleerbremse ausgerüstet hat, diese also der Westinghouse Bremse gegenüber gewiss nicht begünstigt, sagt in Beantwortung der Frage nach der Dauerhaftigkeit der Materialien bei den einzelnen Bremsarten, daß die Schläuche der Westinghouse-Bremse nur kurze Zeit halten und durch ihr Platzen viele Umstände verursachen, während dies von den Schläuchen der Luftleerbremse nicht gelte.

IV. Lokomotivleistungen und Zuglängen.

(Tabelle 4.)

belle 4.
ite 794.

Die Angaben der Tabelle 4, betreffend die Lokomotivleistungen, sind aus der Zahl der gefahrenen Zugkilometer und dem Lokomotivbestand, die Wagenzahl in den Zügen mit durchgehenden Bremsen dagegen nach dem Verhältniß der ausgerüsteten Betriebsmittel ermittelt. Da die Angaben über die Zugkilometer nicht ganz vollständig sind, das Verhältniß der ausgerüsteten Betriebsmittel aber nicht unbedingt für die Zugstärkemaßgebend ist, so sind die Zahlen nur mit Vorbehalt verwendbar.

Namentlich gilt dies von den durch Abrüstung der Lokomotiven ganz unnatürlich angewachsenen Zahlen für die nichtselbstthätigen Bremsen, Sp. 6 und 7, noch mehr aber Sp. 8 und 9.

Nach Sp. 4 und 5 erreichen die Lokomotivleistungen und Zuglängen bei der selbstthätigen Luftleerbremse bei Weitem nicht diejenigen der Westinghouse-Bremse, Sp. 2 und 3, bleiben vielmehr stets um etwa 40 vom Hundert hinter diesen zurück, was bei Beurtheilung der Bremsschäden zu beachten bleibt.

Zu- und Abnahme in Leistung und Länge treten jedoch hinsichtlich der Zeitfolge gleichmäÙig bei beiden Bremsarten auf, scheinen also durch gleichartige Verkehrsschwankungen bedingt zu sein. Was im Uebrigen Anlaß zu der Verschiedenartigkeit in der Lokomotivausnutzung und Wagenzahl der Züge giebt, ist in den Berichten nicht erkennbar; zu der Annahme eines unmittelbaren Zusammenhanges mit der Bremsart selbst liegt kein Anlaß vor, vielmehr werden hier die Verkehrs- und Dienstverhältnisse der betreffenden Verwaltungen ausschlaggebend sein.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber die Verpflichtung der Gerichte zur Vernehmung von Zeugen in Disziplinarsachen.

Von

Regierungsrath Schmückel in Bromberg.

Der im letzten Hefte dieser Zeitschrift (S. 675) mitgetheilte Beschluss des Kammergerichts vom 6. Oktober 1890 behandelt eingehend den Instanzenweg bei Einlegung von Rechtsmitteln gegen Versagung der Rechtshilfe, beantwortet dagegen die Hauptfrage,

ob die Gerichte verpflichtet sind, dem Ersuchen der Disziplinarbehörden um eidliche Vernehmung von Zeugen zu entsprechen, nur kurz dahin, daß das Recht der Disziplinarbehörden und ihrer Vorsteher auf gerichtliche Unterstützung sich schon aus dem staatsrechtlichen Zwecke dieser Behörden ergebe und überdies seine ausdrückliche gesetzliche Begründung im § 38 der Verordnung vom 2. Januar 1849 finde.

Da ein in einer gleichen Sache unter dem 25. März 1891 ergangener Beschluss des Oberlandesgerichts zu Frankfurt a. M. vielfach abweichende Gesichtspunkte enthält, erscheint eine nähere Prüfung dieser für alle Verwaltungsbehörden wichtige Frage grade jetzt erwünscht.

Dieselbe soll im Folgenden unter vorzugsweiser Berücksichtigung der Verhältnisse der Staatseisenbahnverwaltung vorgenommen werden.

Der § 32 des Gesetzes vom 21. Juli 1852 betreffend die Dienstvergehen der nichtrichterlichen Beamten u. s. w. (G.-S. S. 465) bestimmt:

„In der Voruntersuchung wird der Angeschuldigte unter Mittheilung der Anschuldigungspunkte vorgeladen und, wenn er erscheint, gehört; es werden die Zeugen eidlich vernommen und die zur Aufklärung der Sache dienenden sonstigen Beweise herbeigeschafft.“

Bei der Vernehmung des Angeschuldigten und dem Verhör der Zeugen ist ein vereideter Protokollführer zuzuziehen.“

In Ansehung des Verfahrens, welches sich im Uebrigen nach den Bestimmungen der deutschen Strafprozeßordnung vom 1. Februar 1877 (R.-G.-Bl. S. 253) richtet¹⁾, sind theils vom Staatsministerium, theils von den einzelnen Departementschefs Vorschriften erlassen worden, welche in Seydels Kommentar zum Disziplinargesetz (Berlin 1883) an einschlägiger Stelle mitgetheilt sind.

Für die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat, nachdem den königl. Eisenbahndirektionen, sowie deren Präsidenten in Ansehung der ihnen nachgeordneten Beamten durch das Gesetz vom 17. Juni 1880 (G.-S. S. 271) die den Provinzialbehörden und deren Vorstehern nach dem Disziplinargesetz vorbehaltenen Befugnisse beigelegt worden, der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlaß vom 25. Juni 1880 (II. 68 538) — Eisenbahnverordnungsblatt Seite 284 — die erforderlichen Anordnungen getroffen.

Hiernach werden in der gegen einen bestimmten Beamten gerichteten Voruntersuchung die Zeugen durch den Untersuchungskommissar eidlich vernommen. Derselbe ist aber auch befugt, diejenigen Zeugen, deren Verhör — sei es wegen weiter Entfernung, sei es aus anderen Gründen — nicht gut durch ihn selbst erfolgen kann, durch die örtlich zuständigen Amtsgerichte vernehmen zu lassen, an welche er sich dieserhalb in Form des amtlichen Ersuchens wendet.

Es herrscht kein Zweifel mehr darüber, daß die Gerichte derartigen Anträgen, über welche sich bereits vor Erlaß des Disziplinargesetzes eine Zirkularverfügung vom 22. Oktober 1849 (Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung von 1850 S. 2) ausgelassen hatte, insoweit zu entsprechen haben, als sie nach dem § 87 des preussischen Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze vom 24. April 1878 (G.-S. S. 230) verpflichtet sind, sich auch in den Angelegenheiten, welche zu der ordentlichen streitigen Gerichtsbarkeit nicht gehören, gegenseitig Rechtshilfe zu leisten.

So selten sich hierbei Umstände ergeben haben, welche höchstens eine Verzögerung im Laufe des betreffenden Disziplinarverfahrens zur Folge haben konnten, so häufig fauden und finden noch heute Ablehnungen von derartigen Ersuchen seitens der Gerichte alsdann statt, wenn die letzteren von einer Verwaltungsbehörde um eidliche Vernehmung von Zeugen zum Zwecke des disziplinarischen Einschreitens gegen Beamte,

¹⁾ Motive zur Disziplarinovelle vom 9. April 1879 (G.-S. S. 345). Drucks. des Herrenhauses 1878/79 Bd. I No. 17 S. 28.

ohne dafs ein förmliches Disziplinarverfahren eröffnet ist, ersucht werden.

Es mufs zunächst angegeben werden, dafs es an einer besonderen gesetzlichen Bestimmung darüber fehlt, wie es in Fällen dieser Art, in welchen eidliche Aussagen oft durchaus erforderlich werden, zu halten ist.

Viel unnützes Schreibwerk und Verzögerungen des Geschäftsganges würden zu vermeiden gewesen sein, wenn etwa in das Gesetz, betreffend die Abänderung von Bestimmungen der Disziplinalgesetze vom 9. April 1879 (G.-S. S. 345) oder auch in das Ausführungsgesetz zum Gerichtsverfassungsgesetze die Vorschrift mit aufgenommen worden wäre, dafs die Gerichte verpflichtet sind, auf Ersuchen der Verwaltungsbehörden im Laufe eines Disziplinarverfahrens oder zwecks Vorbereitung eines solchen die erforderliche Rechtshilfe zu leisten.

So lange indessen diese Angelegenheit nicht gesetzlich geregelt sein wird, etwa durch Erlass einer weiteren Novelle zum Disziplinalgesetz, welches sich übrigens mittlerweile auch an anderen Stellen¹⁾ als verbesserungs- und ergänzungsbedürftig erwiesen hat, mufs man gemäß § 49 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht mit der bestehenden Gesetzgebung auszukommen wissen.

Dieselbe bietet, wie eine reichhaltige Rechtsprechung erweist, der Anhaltspunkte genug, um die Behauptung zu rechtfertigen:

dafs es zur Erlangung zeugeneidlicher Aussagen der Einleitung eines förmlichen Disziplinarverfahrens nicht bedarf, da das zuständige Amtsgericht verpflichtet ist, auf Ersuchen der Dienstbehörde die von dieser für erforderlich erachteten zeugeneidlichen Verhöre vorzunehmen, möge ein disziplinarisches Einschreiten gegen einen fest oder nur auf Kündigung angestellten Beamten beabsichtigt sein.

(Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. November 1857, II. b. P. 9311, abgedruckt in Wittes „Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung“. Th. I S. 275).

¹⁾ Vergl. z. B. den Staatsministerialbeschluss vom 23. März 1891 zu den §§ 5 und 38, mitgetheilt durch den Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 3. April 1891 (P. IV. (I.) 3852).

In einer im 33. Bande des „Gerichtssaales“ (1881) enthaltenen Abhandlung über

„die Rechtshilfe der Gerichte gegenüber den Disziplinarbehörden in Preußen“

führt Kronecker aus, daß nach der früheren preussischen Gesetzgebung, insbesondere nach dem § 38 der Verordnung vom 2. Januar 1849 (G.-S. S. 1) die Verwaltungsbehörde berechtigt war, behufs Vorbereitung eines Disziplinarverfahrens beim Richter die Vornahme eidlicher Zeugenvernehmungen nachzusuchen, der Richter hatte dies Ansuchen in Bezug auf seine gesetzliche Zulässigkeit im besonderen Falle zu prüfen und nöthigenfalls unter Anwendung von Zwangsmafsregeln, zu erledigen. (S. 568).

Nachdem aber die, zuerst in der Kriminalordnung vom 11. Dezember 1805 (§§ 7, 8, 12, 311 ff., 337) zum Ausdruck gebrachten, gesetzlichen Unterlagen durch die neuere Justizgesetzgebung beseitigt worden, so bemerkt Kronecker (S. 593) weiter, finde ein gerichtliches Verfahren vor Eröffnung der Voruntersuchung nicht ferner statt: denn „der das vorbereitende Verfahren leitende Chef der Verwaltungsbehörde ist keine Gerichtsbehörde und zur Vornahme eidlicher Zeugenvernehmungen nicht berechtigt. Es fehlen also die beiden Voraussetzungen, welche für die Erledigung eines Ersuchens um eidliche Zeugenvernehmung nothwendig vorhanden sein müssen. Es fehlt für die damit verbundenen Eingriffe in die Freiheitssphäre der als Zeugen zu vernehmenden Privatpersonen gegenwärtig an jedem gesetzlichen Boden.“

Um die Unrichtigkeit dieser Ansicht, welche in richterlichen Kreisen Verbreitung gefunden zu haben scheint, darzuthun, muß man auf den früheren Rechtszustand zurückgehen.

Nach § 7 der Kriminalordnung

„ist jedermann — schuldig, dem Richter auf Erfordern — alles dasjenige mitzutheilen, was ihm in Beziehung auf ein zu untersuchendes Verbrechen oder den Thäter bekannt ist.“

Nach der Allerhöchsten Kabinettsordre vom 31. Dezember 1825

„steht es den Regierungen zu, vermöge der ihnen beigelegten allgemeinen Befugniss in einzelnen Angelegenheiten ihres Ressorts den Justizunterbehörden Aufträge zu machen und sie zu deren Befolgung anzuhalten, vorausgesetzt, daß die Natur der den Gerichten zu machenden Aufträge von der Art ist, daß sie nicht mit solchen belastet werden, die ihrer Bestimmung fremd oder entgegen sind.“

Der § 38 der Verordnung vom 2. Januar 1849 bestimmt:

„In dem Verhältnisse der Gerichte zu den Verwaltungsbehörden wird durch das gegenwärtige Gesetz nichts geändert. Sie sollen sich gegenseitig bei Erledigung der ihnen obliegenden Geschäfte innerhalb ihres Ressorts Unterstützung leisten; die Verwaltungsbehörden sind jedoch nicht ferner befugt, in Angelegenheiten ihres Ressorts den Justizunterbehörden Anweisungen zu ertheilen und sie zu deren Befolgung anzuhalten. Die entgegenstehende Bestimmung der Ordre vom 31. Dezember 1825 unter D No. XII (G.-S. von 1826 S. 11) wird aufgehoben.“

Diese Vorschriften in Verbindung mit dem oben angeführten § 32 des Disz.-Gesetzes sind von der Rechtswissenschaft,¹⁾ sowie von dem vormaligen preussischen Obertribunal in stehender Rechtsprechung²⁾ dahin ausgelegt worden, daß die verschiedenen Staatsbehörden wechselseitig zur Leistung der ressortmäßigen Hilfe verpflichtet sind, wenn es sich um die Ermittlung eines schuldigen Beamten, oder um Feststellung der Schuld eines Beamten handelt. Im ersteren Fall ist die Person desjenigen, dessen Schuld bereits erwiesen oder doch wahrscheinlich ist, noch nicht bekannt; sie soll vielmehr durch die Zeugenvernehmung erst ermittelt werden. Im letzteren ist der Beamte, welcher eines Dienstvergehens bezichtigt wird, bekannt; das letztere soll aber erst erwiesen werden.

Da die Verwaltungsbehörde mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln das nicht selbst bewirken konnte — im ersten Fall war beispielsweise die Einleitung eines Disziplinarverfahrens, welches die eidliche Vernehmung von Zeugen durch den Untersuchungskommissar ermöglicht hätte, ausgeschlossen, weil „der Angeschuldigte“ nicht bekannt war — so suchte sie beim zuständigen Richter Unterstützung durch eidliche Vernehmung von Zeugen nach. Nach Kronecker (S. 585) hatte dieser festzustellen:

1. ob die Verwaltungsbehörde innerhalb ihrer Zuständigkeit gehandelt hat,
2. ob die nach ihrer Behauptung begangene Handlung in den Rahmen des Disziplinalgesetzes fällt,

¹⁾ Oppenhoff: „Die preussischen Gesetze über die Ressortverhältnisse u. s. w.“ S. 186, Note 561. — Turnau: Justizverf. Bd. II, S. 47, Note 17 zu § 32 des Disz.-Ges. — Seydel a. a. O. S. 139 ff.

²⁾ Entsch. vom 10. Mai 1861 (Goltdammer's Archiv Bd. 9, S. 487), vom 16. November 1861 (ebendort S. 57), vom 24. Mai 1866 (Bd. 14, S. 486); ferner vom 12. Februar 1862 (Rechtspr. des Obertrib. Bd. 2, S. 249), vom 5. November 1862 (Bd. 3, S. 109), vom 24. Mai 1866 (Bd. 7, S. 315), vom 9. Januar 1874 (Bd. 15, S. 18), vom 17. April 1874 (ebendort S. 242) und für das Gebiet des Rhein. Rechts vom 26. März 1863 (Bd. 3, S. 374).

3. ob die Zeugenvernehmung zu seinem Ressort gehört,
4. ob die Vernehmung der betreffenden Person als Zeuge nicht aus einem besonderen Grunde unzulässig ist.

Dagegen hatte der Richter nicht zu prüfen, ob Veranlassung zur Einleitung eines Disziplinarverfahrens vorliege; diese Prüfung stand vielmehr lediglich der betreffenden Disziplinarbehörde zu. (Entsch. des Obertrib. vom 16. Mai 1862; Just.-M.-Bl. S. 234.)

Von vornherein ist nicht wohl anzunehmen, daß dieser als ebenso nothwendig wie gesetzlich begründet anerkannte Rechtszustand durch die neuen Justizgesetze einfach hat aufgehoben werden sollen.

Kronecker führt zur Unterstützung dieser seiner Ansicht zunächst die Beschlüsse des Oberlandesgerichts zu Marienwerder vom 10. August 1881 und des Kammergerichts vom 16. Januar 1881 an, in welchen übereinstimmend ausgeführt wird, daß das Ger.-Verf.-Ges. vom 27. Januar 1877 mit dem preuß. Ausf.-Ges. vom 24. April 1878, sowie die Strafproz.-O. vom 1. Februar 1877 sich nur auf die gegenseitige Pflicht der ordentlichen Gerichte beziehen, also auf Disziplinarsachen keine Anwendung finden.

Allein schon am 7. Juli 1881 hat der Strafsenat des Kammergerichts — die frühere Entscheidung war vom ersten Zivilsenat gefällt worden — erklärt,

„daß nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wie solche im § 37 des Bundesgesetzes, betreffend die Gewährung der Rechtshilfe, vom 21. Juni 1869 zum Ausdruck gebracht, die Staatsbehörden verpflichtet sind, sich gegenseitig die erforderliche Rechtshilfe, insofern die vorzunehmende Handlung nicht nach dem für die ersuchte Behörde geltenden Rechte verboten ist, ohne weitere Prüfung zu gewähren.“

Es muß Kronecker (S. 597) zugegeben werden, daß diese Entscheidung auf der unrichtigen Annahme beruht, das angeführte Bundesgesetz habe auch das Verhältniß von Verwaltungsbehörden zu den Gerichten im Auge.¹⁾

Das Richtige hat vielmehr bald danach — nämlich unter dem 24. Februar 1882 — das Oberlandesgericht zu Marienwerder getroffen, indem es (s. Seydel a. a. O. S. 142) überzeugend ausführt, daß die oben angeführten

¹⁾ Dasselbe betrifft lediglich, wie Löwe in seinem Kommentar zur Strafproz.-O. (5. Aufl. S. 123) bemerkt, das Verhältniß zwischen Behörden verschiedener Bundesstaaten. — Zwischen Behörden desselben Bundesstaates sind die landesrechtlichen Bestimmungen maßgebend; für Preußen der bereits angeführte § 87 des Ausf.-Ges. zum Ger.-Verf.-Ges.

Vorschriften der Krim.-O. nicht auf das eigentliche Kriminalverfahren zu beschränken, sondern ebenso wie auf ehrengerichtliche Untersuchungen (Allerh. Kab.-O. vom 18. Juli 1844, G.-S. S. 299) auch auf ein Disziplinarverfahren anwendbar seien. Da sie, zumal in Folge der mehrerwähnten Kab.-O. vom 31. Dezember 1825 und der Ver. vom 2. Januar 1849 bis dahin unbestritten auf solche angewendet worden, bedurfte es bei Erlaß des Disz.-Ges., dessen § 32 andernfalls gegenstandslos geworden wäre, keiner besonderen Bestimmung über die Verpflichtung der Gerichte zur Vernehmung von Zeugen, weil eben die Vorschriften der Krim.-O. u. s. w., wenn sie auch durch neuere Gesetze vielfach abgeändert worden, gültig geblieben waren, soweit sie dem öffentlichen Rechte angehörten.

Dafs sie auch seit der Geltung der Reichsjustizgesetze, also seit dem 1. Oktober 1879, soweit sie materieller Natur sind, in Kraft geblieben, folgt — ganz abgesehen davon, dafs kein Grund ersichtlich geworden, die Verwaltungsbehörden in Disziplinarsachen lahm zu legen — aus den §§ 3 und 6 des Einf.-Ges. zur Strafproz.-O. vom 1. Februar 1877 (R.-G.-Bl. S. 346), inhalts deren dieselbe nur auf diejenigen Strafsachen Anwendung findet, welche vor die ordentlichen Gerichte gehören, sodafs die prozessrechtlichen Vorschriften der Landesgesetze nur für die Strafsachen, deren Entscheidung gemäfs der Strafproz.-O. zu erfolgen hat, aufser Kraft gesetzt sind. (Vergl. Löwe a. a. O. S. 170 u. 260.)

Mithin sind sie für alle übrigen, also auch für die Disziplinarstrafsachen, stehen geblieben¹⁾ und damit auch die nunmehr auf dem § 87 des Ausf.-Ges. zum Ger.-Verf.-Ges. zu gründende Verpflichtung der Gerichte zur fernerer Erledigung derjenigen Ersuchen der Verwaltungsbehörden, welchen sie bis dahin zu entsprechen gehalten und gewohnt gewesen waren. (Vergl. Zentr.-Bl. für die Unterr.-Verw. von 1882, S. 331.)

Eine passende Analogie bietet das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 (R.-G.-Bl. S. 61), welches vom § 72 an die dem preussischen Disziplinalgesetz nachgebildeten Bestimmungen über Dienstvergehen enthält. Nach den Motiven zu dem dem § 32 des letzteren entsprechenden § 94 „werden über die Beweisaufnahme, namentlich die Vernehmung von Zeugen, . . . die Regeln des gewöhnlichen Strafverfahrens gelten müssen.“ (Drucks. des Reichstages von 1872, Bd. 1, No. 9, S. 44.)

In der deutschen Rechtsanwaltsordnung vom 1. Juli 1878 (R.-G.-Bl. S. 177) ist für das Disziplinarverfahren in den §§ 66, 86, 87 sogar ausdrücklich auf die Straf-Pr.-O., sowie auf die §§ 158—160 und 166 des Ger.-Verf.-Ges. verwiesen worden.

¹⁾ Vergl. den Beschluss des Kammergerichts vom 6. Oktober 1890 (Archiv von 1891 S. 680).

In neuerer Zeit sind denn auch verschiedene Entscheidungen der Oberlandesgerichte — das Reichsgericht ist für Fälle der vorliegenden Art nicht zuständig, Entsch. des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. 19 S. 442 — bekannt geworden, durch welche die nachgeordneten Amtsgerichte angewiesen werden, den in Rede stehenden Ersuchen von Verwaltungsbehörden auch dann, wenn es sich nicht um ein förmliches Disziplinarverfahren handelt, nachzukommen.

So hat der Strafsenat des Oberlandesgerichts zu Frankfurt a/M. durch den im Eingange dieses Aufsatzes erwähnten Beschluss vom 25. März 1891 dem Amtsgericht daselbst aufgegeben, dem Ersuchen des Präsidenten der dortigen königl. Eisenbahndirektion um zeugeneidliche Vernehmung eines Zeitungsredakteurs über die Person eines Beamten, welcher anscheinend das Amtsgeheimniss verletzt hatte, nach Maßgabe des § 69 der Strafproz.-Ordnung zu entsprechen.

In den Gründen verbreitet das Oberlandesgericht sich zunächst ausführlich über seine Zuständigkeit zur Entscheidung über die in Frage stehende Beschwerde und kommt, nunmehr hierin mit dem Kammergericht (Beschl. vom 6. Oktober 1890) übereinstimmend, zu dem Ergebniss, dass dazu auf Grund des entsprechend anzuwendenden § 160 des Ger.-Verf.-Ges. endgültig das Oberlandesgericht berufen ist, zu dessen Bezirk das ersuchte Gericht gehört.

In der Sache selbst wird die Ausführung des Kammergerichts, dass „wenn dem Vorsteher einer Disziplinarbehörde die Befugniss zur Verhängung von Disziplinarstrafen und zur Einleitung des Disziplinarverfahrens zustehe, ihm auch die Mittel zugestanden werden müßten, diese Rechte auszuüben“

bemängelt und als entscheidend bezeichnet, dass die oben angeführten Bestimmungen der Krim.-O., welche sich auch auf die Th. II Tit. 20 des Allgem. Landrechts behandelten Disziplinarvergehen bezog, bei Erlafs des Disz.-Ges. vom 21. Jnli 1852 in Kraft geblieben, und hinsichtlich des Verfahrens jetzt durch die an deren Stelle getretenen Vorschriften der Strafproz.-O. ersetzt worden sind. Diesem allgemeinen Grundsatz wird schliesslich der bereits oben erwähnte einschränkende Zusatz hinzugefügt, dass das ersuchte Gericht allerdings in jedem einzelnen Falle die Zulässigkeit der nachgesuchten Handlung zu prüfen hat.

Hierbei wird sich häufig der Fall ereignen, dass Zeugen für berechtigt erachtet werden müssen, solche Thatsachen zu verschweigen, deren Bekanntwerden sie als für sie nachtheilig bezeichnen.

Die Vernehmung solcher Zeugen hat, wie der Oberlandesgerichtspräsident zu Stettin in einer der obigen ganz ähnlichen Beschwerdesache

unter dem 13. Januar 1890, entsprechend der Entscheidung des Obergerichtsbrennals vom 16. November 1861 (Goltz. Archiv Bd. 9 S. 57) angeordnet hat, in der Art stattzufinden, dafs von derselben alle Thatfachen ausgeschlossen bleiben, welche eine Urheberschaft oder Mitschuld des Zeugen betreffen und dafs der Zeugeneid nur mit Beifügung einer nach Anleitung des § 333 Abs. 2 der Kriminalordnung und des § 202 Abs. 2, I. 10 A. G.-O., zu fassenden Beschränkung zu leisten ist.

Eine fernere hier auftauchende Frage,

welche Behörden für zuständig zu erachten, die gerichtliche Vernehmung von Zeugen nachzusuchen,

ist von dem letztgenannten Oberlandesgerichtspräsidenten kürzlich im Sinne eines beschwerdeführenden Eisenbahnbetriebsamtes entschieden worden, welchem die Strafkammer eines Landgerichtes diese Befugnifs versagt hatte.

Wenn man als nachgewiesen annimmt, dafs derartige Vernehmungen nicht blofs im Laufe eines förmlichen Disziplinarverfahrens, sondern auch zur Vorbereitung eines solchen, sowie zur Feststellung eines unter Umständen nur mit einer Ordnungsstrafe zu rügenden Dienstvergehens herbeigeführt werden dürfen¹⁾, dann sind auch zum Erlafs solcher Ersuchen nicht blofs die Minister und die Vorsteher der entscheidenden Disziplinarbehörden (§§ 23, 24 des Disziplinalgesetzes) befugt, vielmehr sind die Gerichte verpflichtet, sämtlichen Verwaltungsbehörden in allen zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Disziplinarsachen Rechtshilfe zu leisten.

Wenn beispielsweise derjenige Beamte, welchem ein Dienstvergehen zur Last fällt, durch die eidliche Vernehmung von Zeugen erst ermittelt werden soll, dann ist ja derjenige Vorgesetzte noch gar nicht bekannt, welcher über die Einleitung eines Disziplinarverfahrens zu befinden haben würde.

In dem oben bezeichneten Falle handelte es sich um einen bei einem Eisenbahnbetriebsamte angestellten Beamten.

Der Direktor desselben ist der Vorgesetzte sämtlicher Beamten, welche bei und unter dem Betriebsamte beschäftigt werden (§ 7 Abs. 2 der Geschäftsordnung für die königlichen Eisenbahnbetriebsämter vom 4. Februar 1880, Eisenbahnverordnungsblatt S. 103); ihm steht die Ausübung der Disziplinarstrafgewalt (Abs. 3 a. a. O.) innerhalb der ihm durch das Disziplinalgesetz gezogenen Grenzen (§§ 18, 19) unter der Firma der von ihm geleiteten Behörde zu. (Erlafs des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Juli 1885, Eisenbahnverordnungsblatt S. 196).

¹⁾ Vergl. Goltz. Archiv Bd. 14 S. 487, Rechtspr. des Obergerichtsbrennals Bd. 15 S. 242, Witte a. a. O. S. 275. Anm. 16

Ob von dieser Strafbefugnifs demnächst Gebrauch gemacht, oder ob höheren Ortes eine gröfsere Strafe vorgeschlagen, oder ob, falls es sich um einen unkündbar angestellten Beamten handelt, die Eröffnung des Disziplinarverfahrens zwecks Entfernung aus dem Amte in Antrag gebracht wird — alle übrigen können ja einfach durch Kündigung aus dem Dienste entfernt werden — ist unerheblich gegenüber der dem Betriebsamte als einer öffentlichen Behörde (§§ 2, 7, 16 der Allerhöchsten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. November 1879, Eisenbahnverordnungsblatt von 1880 S. 85) innewohnenden Befugnifs, nöthigenfalls die Gerichte behufs Feststellung eines Dienstvergehens um eidliche Vernehmung von Zeugen anzugehen.

Beiträge zur Lehre von der Enteignung.¹⁾

Von

Regierungsrath Dr. Eger in Breslau.

(Fortsetzung.)

III.

Das Ausdehnungsrecht der Grundeigenthümer bei Zerstückung ihrer Grundstücke durch theilweise Enteignung.

(Mit besonderer Beziehung auf § 9 des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, G.-S. S. 221 f.)

Der § 9 des preussischen Enteignungsgesetzes setzt im Anschluß an § 8, Abs. 2 für den Fall der Enteignung eines Theils von einem Grundstücke eine weitere Ausnahme von dem Principe fest, daß die Entschädigung nach dem objektiven Werthe des enteigneten Theils zu leisten ist. Wie an früherer Stelle (Archiv 1891 S. 27 f.) ausgeführt, hat dieses Prinzip durch Abs. 2 des § 8 insofern eine Einschränkung erfahren, als im Falle der Enteignung eines Theils des Grundbesitzes desselben Eigenthümers die Entschädigung nicht auf den nach Abs. 1 zu vergütenden Werth — den objektiven Werth — beschränkt bleibt. Streng genommen ist mit der Ausnahmebestimmung des Abs. 2 des § 8 allen Anforderungen einer gerechten und vollständigen Entschädigung des Expropriaten Genüge geleistet. Sind die Nachtheile, welche die Unterbrechung des örtlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhanges durch die Theilenteignung für den Restbesitz zur Folge haben, so groß, daß dieser nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann, so muß nach Maßgabe des § 8, Abs. 2 dem Enteigneten der volle Betrag des ihm dadurch erwachsenen Schadens ersetzt werden — sei es in Gestalt des Minderwerthes des dadurch entwertheten Restbesitzes, sei es in Gestalt des Mehrwerthes des bisher jene Benutzung ermöglichenden Theilstückes. Und wenn eine Benutzung des Restes überhaupt nicht mehr möglich, derselbe mithin gänzlich entwerthet

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 553, 721. 1022; 1891 S. 27, 239.

ist, so ist der volle Werth des bisherigen Ganzen dem Expropriaten zu vergüten.

Indefs, wenngleich hiernach der Enteignete gegen solchen Schaden durch die Bestimmung des § 8, Abs. 2 vollständig geschützt erscheint und der Schaden der Zerstücklung und geringerer oder gänzlich aufgehobener Benutzbarkeit des Restbesitzes sich stets in Geld bestimmen lassen muss, so liegt doch hierbei die Befürchtung einer dem Expropriaten nachtheiligen Auffassung und Entschädigungsbemessung sehr nahe (G. Meyer, S. 282. Grünhut, S. 150. v. Rohland, S. 91). Zunächst wird, wenn die Benutzbarkeit des Restbesitzes in Folge der Zerstücklung gänzlich aufgehoben ist, der Umstand, dass der Enteignete immerhin doch einen — vielleicht späterhin wieder benutzbar werdenden — wirklichen Grundstücksrest thatsächlich übrig behält, leicht zu der Annahme führen, der Enteignete besitze in diesem Reste noch einen Werthgegenstand, welcher, wenngleich z. Z. unbenutzbar, doch mit irgend einem Werthe ihm in Anrechnung gebracht werden müsse. Man wird sich schwer von der Auffassung trennen können, dass ein Grundstück, wenn auch noch so zerstückelt, nicht irgend einen Werth darstellen solle. Sodann aber wird, wenn die Benutzbarkeit dem Restbesitze durch die Theilenteignung zwar nicht überhaupt, aber doch nach seiner bisherigen Bestimmung entzogen ist, leicht die Annahme Geltung erlangen, es sei zwar das Grundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr oder doch nicht mehr zweckmässig zu benutzen, aber das Restgrundstück behalte demungeachtet ganz oder wenigstens theilweise seinen Werth, wenn der Enteignete ihm nur eine andere, zweckmässigere Bestimmung, als die bisherige, geben, dasselbe durch eine Aenderung der Bewirthschaftung, der Betriebsart u. s. w. in anderer Weise sich nutzbar machen wolle.

Eine auf derartige Erwägungen gestützte Entschädigungsbemessung würde aber eine Unbilligkeit gegen den Expropriaten sein, sie würde gegen ein wichtiges Prinzip des Enteignungsrechtes (Bering, S. 42) verstossen, wonach der Eigenthümer zwar im Interesse eines öffentlichen Unternehmens sich die Entziehung seines Eigenthums gegen Entschädigung gefallen lassen und diesem Eingriffe in sein Eigenthum gegenüber passiv verhalten muss, dagegen nicht zu positiven Leistungen, zu einer Thätigkeit behufs Verminderung der ihm durch die Enteignung erwachsenden Nachtheile gezwungen werden darf.

Um jeden Zweifel über eine derartige Auffassung zu beseitigen, hat zu Gunsten des Expropriaten in fast allen Enteignungsgesetzen der Grundsatz Anerkennung gefunden, dass der Expropriat befugt sein soll, im Falle einer Zerstücklung seines Grundstücks zu verlangen, dass der Unternehmer das Ganze enteignet, wenn der übrig bleibende Theil für die Er-

füllung der wirthschaftlichen Bestimmung, welcher er im Vermögen des Enteigneten bisher zu dienen hatte, ungeeignet wird.¹⁾

Diesem Prinzip gemäß ist auch in das preuß. Enteign.-Ges. der § 9 aufgenommen worden, welcher es in die Wahl des Eigenthümers stellt, in dem beregten Falle entweder das Restgrundstück zu behalten und sich dessen Minderwerth nach Maßgabe der noch verbliebenen oder möglichen Benutzbarkeit vergüten zu lassen oder dem Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung zu überlassen. Indefs — so sehr es den Anschein hat, als sei hierdurch einseitig für den Expropriaten eine Vergünstigung geschaffen — so bildet doch die Vorschrift des § 9 zugleich auch für den Unternehmer eine Erleichterung. Denn indem dem Enteigneten die Wahl gegeben ist, sich entweder des Reststücks zu entledigen oder den Minderwerth vergütet zu verlangen, darf er, wenn er letzteres wählt, nicht etwa Ersatz aller, mit dem Werthe des Reststückes gar nicht im Verhältniß stehenden Kosten beanspruchen, welche nothwendig sind, das Reststück wieder zu seiner bisherigen Benutzungsart zu befähigen, also z. B. der Kosten einer sehr theuren Brücke, um einen kleinen Abplifs von geringem Werthe der Verbindung mit dem Reste und der Bewirthschaftung wieder zugänglich zu machen. Vielmehr muß sich in diesem Falle sein Schadensanspruch lediglich auf den Unterschied der objektiven Werthe beschränken, welche das Reststück vor und nach der Enteignung in der allgemeinen Verkehrsanschauung hat. Der subjektiven Seite ist durch die Gewährung des Wahlrechtes genügend Rechnung getragen.

Mehrere Gesetzgebungen haben allerdings zum Schutze des Unternehmers gegen das Verlangen des Expropriaten, die unverhältnißmäßigen Kosten der Wiedernutzbarmachung des zerstückelten Grundbesitzes zu tragen, auch dem Unternehmer unter gewissen Voraussetzungen das Recht verliehen, bei Theilenteignungen die Ueberlassung des ganzen Grundstücks vom Expropriaten zu fordern;²⁾ und auch bei der Berathung des preuß. Enteign.-Gesetzes ist der Versuch gemacht worden, dem Unternehmer ein derartiges Recht zu schaffen. Dieser Versuch wurde jedoch zurückgewiesen. Denn zum Schutze des Unternehmers erschien es nicht erforderlich, wenn von der zutreffenden Auffassung ausgegangen wird, daß der Expropriat in Rücksicht auf sein Wahlrecht von dem Unternehmer die Wiederherstellung der Benutzbarkeit unter unverhältnißmäßig hohen Kosten nicht fordern darf. Dem Expropriaten gegenüber aber wurde es

¹⁾ Grünhut, S. 151. G. Meyer, S. 282 ff. v. Rohland, S. 91 f. Dalcke, S. 62, Anm. 23. Thiel, S. 28.

²⁾ G. Meyer, S. 287. v. Rohland, S. 92, Anm. 1. Thiel, S. 29. Dalcke, S. 62. Grünhut, S. 149.

für unbillig gehalten, ihn auf diesem Wege zu zwingen, sich entweder mit einer unangemessenen Vergütung zu begnügen oder über das Bedürfnis hinaus den zu Enteignungszwecken nicht erforderlichen Rest des Grundstücks gleichfalls abzutreten. Es erschien mit den Prinzipien des Enteignungsrechtes nicht vereinbar, den Enteigneten zu einer über das Maß des Nothwendigen hinausgehenden Abtretung zu zwingen.¹⁾

Diese Absicht ergibt sich auch aus der Entstehungsgeschichte des § 9.

In dem Entwurfe des Enteignungsgesetzes von 1864 (Just.-Min.-Bl. 1864, S. 338) war die Bestimmung auf die theilweise Enteignung von Gebäuden beschränkt. Es lautete daher § 9 nur:

„Ist ein Theil eines Gebäudes zur Abtretung bestimmt, so kann der Eigenthümer fordern, daß ihm das Ganze gegen Entschädigung abgenommen werde.“

In den Motiven (a. a. O., S. 362) wird ausgeführt: „Der Gesetzgeber geht von dem Grundsatz aus, daß der Minderwerth sich stets in Gelde bestimmen und ersetzen läßt. Daß also in der Regel dieser Entschädigungsmodus auch bei Entziehung von Theilen eines Grundstückes anzuwenden, und nur die eine Ausnahme zu gestatten ist, wo das Ganze als eine untrennbare Einheit zu betrachten ist, welche nach Wegnahme eines Theiles dem Eigenthümer unnütz wird. In der Regel wird dieser Fall nur bei theilweiser Enteignung von Gebäuden zutreffen, und es ist deshalb im § 9, im Anschlusse an das im Bezirke des App.-Ger. Cöln bereits geltende Gesetz vom 16. September 1807 das Recht des Eigenthümers, auf Expropriation des Ganzen anzutragen, auf den Fall theilweiser Enteignung von Gebäuden beschränkt.“

In dem Entwurfe vom 2. November 1868 finden sich jedoch das Recht des Eigenthümers auch auf andere als Hausgrundstücke ausgedehnt. § 9 hatte daher folgende Fassung:

„Werden nur Theile eines Grundstückes in Anspruch genommen, so kann der Eigenthümer verlangen, daß der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt:

1. wenn Theile eines Gebäudes zur Abtretung bestimmt sind;
2. wenn andere Grundstücke durch die Abtretung einzelner Theile so zerstückelt werden würden, daß die übrig bleibenden Theile nach ihrer bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden können.“

In den Motiven wird insbesondere für die Ausdehnung auf alle Grundstücke Folgendes geltend gemacht: „Wenn sich gleich bei Expropriation von Theilen eines Grundstückes der Minderwerth der Restgrund-

¹⁾ Grünhut, S. 149. G. Meyer, S. 283.

stücke in Gelde bestimmen und vergüten läßt, so ist doch in allen Expropriationsgesetzen bis in die neueste Zeit davon zu Gunsten des Eigenthümers die Ausnahme gestattet, daß der Unternehmer das Ganze auf Verlangen des Eigenthümers gegen Entschädigung übernehmen muß, wenn der Rest durch Wegnahme eines Theiles dem Eigenthümer unnütz wird. Dies ist im Allgemeinen bei theilweiser Enteignung von Gebäuden anzunehmen. Es ist deshalb die obige Verpflichtung für diesen Fall unbedingt, in anderen Fällen aber nach dem im Berggesetz angenommenen Grundsatz ausgesprochen.“

Die Kommission des Abgeordnetenhauses gab durch Beschluss vom 4. März 1872 dem Paragraphen folgende Gestalt:

„Wird nur ein Theil von einem Grundstück in Anspruch genommen, so kann der Eigenthümer verlangen, daß der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt, wenn das Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt werden würde, daß das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann.“

Trifft die geminderte Nutzbarkeit nur bestimmte Theile des Restgrundstücks, so beschränkt sich die Pflicht zur Mitübernahme auf diese Theile.

Bei Gebäuden, welche theilweise in Anspruch genommen werden, umfaßt diese Pflicht jedenfalls das gesammte Gebäude.“

und führte zur Begründung in ihrem Berichte vom 4. März 1872 Folgendes aus: „Der Paragraph statirt eine weitere Ausnahme zu Gunsten des Eigenthümers, für den Fall, daß ein verbleibendes Restgrundstück für ihn keinen erheblichen Werth mehr behält. Da soll der Unternehmer nicht mit Zahlung der vollen Entschädigung für den seinerseits nur in Anspruch genommenen Theil fortkommen, vielmehr zur Mitübernahme weiterer Theile, ja unter Umständen des ganzen Restgrundstücks verpflichtet werden. Die Kommission fand dies billig und akzeptirte den Gedanken des Entwurfs, indem sie ihn redaktionell etwas anders faßte. Das gebrauchte Wort ‚jedenfalls‘ im letzten (jetzt dritten) Absatze soll ausdrücken, daß bei Enteignung eines Gebäudetheils die Vorschrift dieses Paragraphen sich stets auf das ganze Gebäude bezieht, daß unter Umständen aber auch noch sonstiges Areal, das mit dem Gebäude in Verbindung steht, darunter fallen kann.“

Diese Fassung behielt sodann § 9 in den Regierungsentwürfen vom 28. Dezember 1872 und 13. November 1873 unverändert bei. Auch die Kommission des Abgeordnetenhauses von 1873/74 nahm dieselbe an, jedoch mit dem zur Erläuterung der §§ 8 und 9 dienenden Zusatze (Abs. 4):

„Bei den Vorschriften dieses Paragraphen, sowie des § 8, Abs. 2 ist unter der Bezeichnung Grundstück jeder im Zusammenhang stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers begriffen.“

Nachdem jedoch durch die in letzter Lesung im § 8 Abs. 2 des Gesetzes vorgenommenen Aenderungen aus diesem Paragraphen das Wort Grundstück entfernt und überall durch das Wort „Grundbesitz“ ersetzt worden war, traf die Bezugnahme auf § 8 Abs. 2 nicht mehr zu. Auf Antrag des Abg. Knebel wurde daher im Abs. 4 des § 9 die Streichung der Worte „§ 8 Abs. 2“ beschlossen und hiermit der ganze § 9 in der vorgeschlagenen Fassung in das Gesetz endgültig aufgenommen.

Zu bemerken ist hier noch, daß von der Regierung — ursprünglich mit dem jetzigen § 9 vereint, später als besonderer Paragraph davon getrennt, aber von der nämlichen Absicht ausgehend — folgende Bestimmung vorgeschlagen worden war:

„Beträgt der durch die Abtretung entstehende Minderwerth des Restgrundstücks (§ 8 Abs. 2) mehr als ein Viertel desjenigen Werthes, welchen das Restgrundstück als Theil des Ganzen hatte, so muß auf Antrag des Unternehmers die Abtretung auf die in ihrem Werthe verminderten Theile des Grundstücks ausgedehnt werden, wenn der Eigenthümer nicht mit dem vierten Theile jenes Werthes als Vergütung für die Werthverminderung sich begnügen will.“

Diese Bestimmung war mit dem Hinweis darauf begründet, daß bei Unternehmungen zum gemeinen Wohl die Entschädigungspflicht des Staates u. s. w. erheblich erschwert werde, wenn der Minderwerth des Restgrundstücks auf eine verhältnißmäßig sehr hohe Summe festgestellt werde, und daß daher dem Vorgange anderer Gesetze gemäß, z. B. § 22 des Bad. Expropri.-Ges., zur Ausgleichung der Rechte des Unternehmers und des Eigenthümers das in der in Rede stehenden Bestimmung enthaltene Auskunftsmittel gewählt worden sei. Die Bestimmung fand auch trotz mehrfachen Widerspruches in den Vorberathungen der älteren Entwürfe wiederholt Zustimmung und ging in den Entwurf vom 13. November 1873 über.

Bei der zweiten Berathung des Abgeordnetenhauses wurde jedoch von dem Abg. Windthorst vorgeschlagen, entweder auch hier dem Eigenthümer das Wahlrecht zu verleihen oder die ganze Bestimmung fallen zu lassen. Denn es liege kein Grund dafür vor, den Eigenthümer, falls das abgetretene Grundstückstheil mehr als ein Viertel des Werthes des Ganzen beträgt, zu zwingen, sich mit ein Viertel des Werthes zu begnügen oder das ganze Grundstück abzutreten. Die frühere Begründung dieser Bestimmung sei ungenügend. Sie widerspreche erstens dem Prinzipie des Gesetzes, daß voll entschädigt werden solle, ferner dem allgemeinen Grundsatz, der dem ganzen Gesetze zu Grunde liegt, daß nur dasjenige Grundeigenthum, welches zu der Unternehmung nothwendig ist, der Expropriation unterliegen soll. Hierauf wurde die Bestimmung gestrichen.

Wie die Entstehungsgeschichte des § 9 ergibt, besteht hiernach das Ausdehnungsrecht des Eigenthümers nicht stets und unbedingt in der Befugniss, im Falle der Zerstücklung durch Theilenteignung die Uebernahme des ganzen Grundstücks zu verlangen. Unter gewissen gesetzlichen Voraussetzungen ist dieses Recht auf bestimmte Grundstückstheile beschränkt; bei theilweise in Anspruch genommenen Gebäuden erstreckt es sich aber jedenfalls auf die Uebernahme der ganzen Gebäude. Darnach gliedert sich die Darstellung des Ausdehnungsrechts zweckmässig in drei Theile, je nachdem dasselbe auf die Uebernahme 1. ganzer Grundstücke, 2. bestimmter Grundstückstheile oder 3. ganzer Gebäude Anwendung findet.

1.

Die Uebernahme ganzer Grundstücke.

Das Recht des Eigenthümers, die Uebernahme des ganzen Grundstücks vom Unternehmer gegen Entschädigung zu verlangen, ist im preussischen Enteignungsgesetze (§ 9 Abs. 1) von zwei thatsächlichen Voraussetzungen abhängig gemacht:

- a) dafs nur ein Theil von einem Grundstücke in Anspruch genommen wird,
- b) dafs dieses Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt werden würde, dafs das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmässig benutzt werden kann.

Treffen diese beiden Voraussetzungen zusammen, so kann der Eigenthümer verlangen, dafs der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt.

a) Die erste thatsächliche Voraussetzung ist in dem Eingangssatze des § 9 mit den Worten ausgesprochen:

„Wird nur ein Theil von einem Grundstück in Anspruch genommen.“

Es ist hier mit unwesentlicher Aenderung in der Fassung dieselbe Voraussetzung an die Spitze gestellt, wie im § 8 Abs. 2. Dort heifst es zwar etwas abweichend:

„Wird nur ein Theil des Grundbesitzes desselben Eigenthümers in Anspruch genommen.“

Da indess im § 9 Abs. 4 der Begriff des im Abs. 1 gebrauchten Wortes „Grundstück“ als „jeder in Zusammenhang stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers“ festgestellt wird, so hat der Ausdruck „Theil von einem Grundstück“ im § 9 Abs. 1 denselben Sinn, wie die Worte „ein Theil des Grundbesitzes desselben Eigenthümers“ im § 8 Abs. 2.

Die erste Voraussetzung der Uebernahmepflicht des Unternehmers ist hiernach die Inanspruchnahme, d. h. Enteignung eines Theils von einem Grundstück, d. h. von dem örtlich oder wirtschaftlich zusammengehörigen Grundbesitze desselben Eigenthümers (s. Archiv 1891 S. 29.) Es muß die Enteignung eines Grundstückstheils vorliegen. Der Anlieger, welchem — ohne Enteignung eines solchen — sein zusammengehöriger Grundbesitz durch das Unternehmen zerstückelt, d. h. in seiner wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit getrennt wird, hat den Anspruch der Uebernahme gegen den Unternehmer nicht.

Nach dem Wortlaute des § 9 muß es ferner ein Theil von einem Grundstück sein. Indefs ist auch die theilweise Entziehung der Rechte am Grundeigenthum (Nutzungs-, Gebrauchsrecht, Servitut u. s. w., Pacht, Miethe) in Gemäßheit des § 6 des Enteignungsgesetzes der Bestimmung des § 9 unterworfen, denn nach § 6 gilt dasjenige, was dieses Gesetz über die Entziehung des Grundeigenthums bestimmt, auch von der Entziehung der Rechte am Grundeigenthum. Wird also ein Recht am Grundeigenthum theilweise entzogen, so kann hiernach auch der Berechtigte, wenn die Voraussetzungen des § 9 im Uebrigen vorliegen, die gänzliche Entziehung dieses Rechtes vom Unternehmer gegen Entschädigung verlangen.

Es entsteht ferner die Frage, ob der Eigenthümer, wenn ihm zwar das Eigenthum des Grundstücks ganz verbleiben soll, aber Beschränkungen (§§ 1, 2, 4, 12, Ent.-Ges.) des ganzen oder eines Theils des Grundstücks in Anspruch genommen werden, welche eine zweckmäßige Benutzung nach der bisherigen Bestimmung nicht mehr zulassen, von der Befugniß des § 9 Anwendung machen darf? Diese Frage ist zu bejahen und zwar sowohl bei dauernden, als bei nur vorübergehenden Beschränkungen. (A. M. scheint Dalcke S. 72 Anm. 31a zu sein, welcher annimmt, daß die Befugniß, die Uebernahme des Ganzen zu verlangen, dem Eigenthümer nur in dem besonderen Falle des § 52 des Ent.-Ges. zustehe.) Denn nach § 12 Abs. 1 ist die Entschädigung nach denselben Grundsätzen zu bestimmen, wie für die Entziehung des Grundeigenthums. Und die Bezugnahme auf die §§ 2, 4 im § 12 weist darauf hin, daß dieser Grundsatz sowohl für dauernde, als für vorübergehende Beschränkungen gilt. § 9 enthält aber einen Entschädigungsgrundsatz für die Entziehung des Grundeigenthums. Wo also bei Beschränkungen die thatsächlichen Voraussetzungen des § 9 vorliegen, muß auch die Uebernahmepflicht des Unternehmers dieselbe sein, wie bei der Entziehung des Grundeigenthums. Beides bedeutet eine Ausdehnung der Enteignung über das eigentliche Bedürfnis hinaus, nur mit dem Unterschiede, daß bei der theilweisen Entziehung die Ausdehnung lediglich eine quantitative, bei der

Beschränkung dagegen, je nachdem sie sich auf das ganze Grundstück oder nur einen Theil desselben erstreckt, eine qualitative oder auch zugleich eine quantitative ist.

v. Rohland bemerkt hierüber S. 91: „Eine Ausdehnung der Enteignung über das zur Erreichung ihres Zweckes Nothwendige könne in zweifacher Weise vorkommen, einmal als Ausdehnung über das eigentliche Enteignungsobjekt hinaus, indem der Enteigner gezwungen werde, außer dem von der Enteignung betroffenen noch andere Grundstücke zu übernehmen, deren Erwerbung er gar nicht beabsichtigte, weil er ihrer zur Ausführung der Anlage nicht bedürfe, und sodann als Ausdehnung über das nothwendige Maß der Ergreifung des Enteignungsobjekts, indem der Enteigner gezwungen werde, statt des für ihn nur erforderlichen Gebrauchs das Eigenthum zu erwerben. Im ersten Fall ergreife die Enteignung außer dem eigentlich nothwendigen Grundstück noch andere nicht nothwendige, im letzten bleibe sie zwar bei demselben Grundstücke stehen, erfasse dasselbe jedoch sowohl in faktischer, als namentlich auch in rechtlicher Beziehung in viel einschneidenderer Weise, als der Zweck erfordere. Beiden Fällen bleibe aber der gemeinsame Grundzug, daß die Enteignung im Interesse des Enteigneten über das nothwendige Bedürfnis des Enteigners hinausgehe.“

Es sind somit bei der Entziehung oder Beschränkung des Grundeigenthums drei Fälle möglich, in welchen § 9 zur Anwendung gelangen kann.

1. Die Entziehung eines Theils des Grundstücks wird in Anspruch genommen. Alsdann kann unter der Voraussetzung des § 9 der Eigenthümer die Uebnahme des ganzen Grundstücks (§ 9 Abs. 1) oder bestimmter Theile desselben (§ 9 Abs. 3) verlangen.

2. Die Beschränkung eines Theils des Grundstücks wird in Anspruch genommen. In diesem Falle kann der Eigenthümer unter der Voraussetzung des § 9 — je nach der Sachlage — die Uebnahme des beschränkten Theils oder bestimmter Theile desselben oder auch die Uebnahme des ganzen Grundstücks verlangen.

3. Die Beschränkung des ganzen Grundstücks wird in Anspruch genommen. Der Eigenthümer kann unter der Voraussetzung des § 9 die Uebnahme des ganzen Grundstücks verlangen.

In gleicher Weise gestalten sich gemäß § 6 die Befugnisse des Eigenthümers, wenn es sich um die Entziehung oder Beschränkung der Rechte am Grundeigenthum handelt. Auch besitzt der Eigenthümer die in Rede stehenden Befugnisse nicht nur bei dauernden, sondern auch bei vorübergehenden Beschränkungen des Grundeigenthums und der Rechte am Grundeigenthum.

Damit übereinstimmend bemerkt v. Rohland S. 99: „Das Ausdehnungsrecht bei Beschränkung des Eigenthums habe ganz dieselbe Natur, wie bei der theilweisen Eigenthumsentziehung. Es stelle sich ebenfalls dar als eine dem Enteigner zu Gunsten des Enteigneten auferlegte gesetzliche Verpflichtung. Daher müssen hier dieselben Grundsätze wie dort zur Anwendung kommen. . . Das Ausdehnungsrecht könne sowohl bei dauernder als auch bei bloß vorübergehender Beschränkung eintreten und zwar dann, wenn das Grundstück durch diese wesentlich nachtheilig verändert werde.“

Dagegen erscheinen die weiteren Ausführungen v. Rohlands, S. 100, 101 nicht ganz zutreffend. Er sagt: „In Betreff der Ausdehnung der Enteignung bei vorübergehender Beschränkung stellt das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 im § 4 als allgemeines Prinzip auf, daß zeitweilige Beschränkungen wider den Willen des Enteigneten die Dauer von drei Jahren nicht übersteigen dürfen, sowie, daß die Beschaffenheit des Grundstücks dadurch nicht wesentlich oder dauernd verändert werden darf. Sollen diese Grenzen überschritten werden, so bedarf es eines förmlichen Enteignungsverfahrens. Weiterhin findet dann in § 52 eine spezielle Anwendung dieses Prinzips in dem Falle statt, wenn ein Grundstück hauptsächlich zur Gewinnung von Wegebaumaterialien bestimmt ist und letztere für den Wegebau in solchem Maße in Anspruch genommen werden, daß das Grundstück deshalb dieser Bestimmung gemäß nicht ergiebig benutzt werden kann. Hier soll der Eigenthümer die Abtretung des Grundstücks verlangen können. Ebenso auch in dem Falle, wenn diese Eigenthumsbeschränkung länger als drei Jahre dauert.“

v. Rohland scheint hiernach anzunehmen, daß in § 4 das allgemeine Prinzip ausgesprochen sei, jede vorübergehende, drei Jahre überschreitende Beschränkung berechtige den Eigenthümer, gemäß § 9 die Uebernahme zu verlangen, und § 52 enthalte lediglich eine besondere Anwendung dieses allgemeinen Prinzips. Dem ist aber nicht so. § 4 bestimmt nur, daß bei Beschränkungen über drei Jahre wider den Willen des Eigenthümers und bei Veränderungen, welche die Beschaffenheit des Grundstücks wesentlich oder dauernd verändern, nicht das im § 4, Abs. 1 vorgesehene vereinfachte Verfahren genüge, sondern ein nach § 2 eingeleitetes und durchgeführtes Enteignungsverfahren erforderlich sei (s. § 4, und e contr. § 2). Dagegen bestimmt § 4 nicht, daß in diesen Fällen der Eigenthümer zum Verlangen der Uebernahme ohne Weiteres berechtigt sein solle. Vielmehr ist die Berechtigung dieses Verlangens auch in den im § 4 vorgesehenen Fällen — Beschränkung über 3 Jahre, wesentliche oder dauernde Veränderung — erst im eigentlichen Enteignungsverfahren in Gemäßheit der im § 9 angeführten Voraussetzungen zu prüfen und es

steht der Enteignungsbehörde frei, auch wenn der Eigenthümer sein Uebernahmeverlangen auf eine 3 Jahre überschreitende Beschränkung stützt, dasselbe zurückzuweisen, falls die Voraussetzung des § 9 nicht vorliegt. Es ist wohl denkbar, daß trotz einer mehr als 3jährigen Beschränkung das Grundstück im Sinne des § 9 weiter in der bisherigen Weise benutzbar bleibt. Richtig ist, daß in der Regel eine so lange dauernde Beschränkung die Benutzbarkeit des Grundstücks nach seiner bisherigen Bestimmung sehr beeinträchtigen oder aufheben wird, richtig ist ferner, daß die besonderen Bestimmungen der § 10 des Gesetzes vom 3. November 1838, §§ 157, 138 des Berggesetzes vom 24. Juni 1805 und des § 52 des Gesetzes vom 11. Juni 1874, sowie zahlreicher anderer Gesetzgebungen in den dort besonders vorgesehenen Fällen eine solche Annahme aussprechen; aber ein Recht, in den Fällen des § 4 die Uebernahme unbedingt zu verlangen, ist dem Eigenthümer durch das preussische Enteignungsgesetz nicht gegeben.¹⁾

b) Die zweite thatsächliche Voraussetzung für das Ausdehnungsrecht des Eigenthümers auf das ganze Grundstück aus § 9 ist, daß

„das Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt werden würde, daß das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann.“

Es war schwierig, diese Voraussetzung der Absicht des Gesetzes entsprechend zu fassen. Der oben S. 806 ff. bereits des Näheren erörterte Grundgedanke des § 9 ging dahin, daß bei der Theilenteignung die Entschädigung nach § 8, Abs. 2 zwar nur in dem Werthe des enteigneten Theils und in dem Minderwerthe des Restbesitzes zu bestehen habe, daß es aber bei Bemessung des letzteren nicht genüge, festzustellen, der Restbesitz habe noch irgend welche Benutzbarkeit, sondern daß er nach seiner bisherigen Bestimmung noch zweckmäßig benutzt werden könne. Denn es dürfe dem Expropriaten nicht zugemuthet werden, erst durch eine Aenderung der bisherigen Bestimmung, der Bewirthschaftungsweise u. s. w. dem Restbesitze eine Nutzbarkeit und damit einen Werth abzugewinnen, weil dem Expropriaten nach den Prinzipien des Enteignungsrechts ein „facere“ nicht auferlegt werden könne. Wo also der Restbesitz nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden könne, da müsse dem Expropriaten die Wahl gelassen werden, ob er den Restbesitz einer neuen Bestimmung widmen und dadurch verwertbar machen oder das ganze Grundstück dem Unternehmer gegen Entschädigung abtreten wolle.

¹⁾ Vergl. noch die analogen Bestimmungen anderer Gesetzgebungen bei G. Meyer, S. 287, 288 und v. Rohland, S. 101. 102.

Man hat sich nun bemüht, bestimmte Voraussetzungen zu finden und aufzustellen, deren Vorhandensein — ohne weitere Prüfung des einzelnen Falles, ob die Benutzbarkeit des Restbesitzes nach der bisherigen Bestimmung noch möglich sei, — die Uebernahmepflicht des Unternehmers begründen soll (s. Löbell, S. 62, Anm. 1.) Diese Kennzeichen fand man theils in dem geringen Umfange, theils in dem geringen Werthe des zurückbleibenden Reststückes.

Die meisten Gesetzgebungen haben den Umfang zur Voraussetzung gemacht, indem sie bestimmen, daß der Unternehmer zur Uebernahme des Restes verpflichtet sein solle, wenn dieser Rest weniger als ein Drittel oder ein Viertel u. s. w. des ganzen Grundstücks betrage.¹⁾ Andere Gesetzgebungen gingen noch weiter und gaben in diesem Falle dem Unternehmer nicht nur die Pflicht, sondern auch das Recht, die Uebernahme zu verlangen, wenn sich der Expropriat nicht mit $\frac{1}{3}$ oder $\frac{1}{4}$ u. s. w. des Gesamtwertes begnüge.²⁾ Es liegt jedoch auf der Hand, daß der Umfang sich zu einer derartigen Voraussetzung nicht eignet und ein solcher Maßstab leicht zu großen Ungerechtigkeiten führen kann. Die Theorie hat daher — mit Recht — diese Voraussetzung als unzureichend bezeichnet.³⁾

Von anderer Seite wird der Werth als Voraussetzung aufgestellt. So v. Stein a. a. O. S. 331: „Der Begriff des Ganzen ist nicht in dem Umfange und der Substanz des Gutes, sondern in seinem Werthe zu suchen. Wird der Werth um die Hälfte verringert, so ist es wirtschaftlich schon nicht dasselbe Gut mehr.“ Diese Auffassung theilt auch Thiel (S. 30.) Mit Recht wendet aber dagegen v. Rohland S. 94 ein, daß diese Theorie im Grunde genommen von der vorigen nicht verschieden sei, weil Umfang und Werth in der Regel identisch sein werden. Aber abgesehen davon könne man derselben deshalb nicht zustimmen, weil auch hier eine willkürliche Grenze bestimmt werde, die den praktischen Verhältnissen nicht Rechnung trage“ (s. auch Grünhut, S. 151.)

So blieb denn nur übrig, von solchen bestimmten Voraussetzungen abzusehen, und aus der besonderen Beschaffenheit eines jeden Grundstücks, der Art seiner bisherigen Bestimmung und seiner Zerstücklung in Folge der Abtretung im einzelnen Falle durch sachverständiges Ermessen festzu-

¹⁾ Kurhessen, Frankfurt, Frankreich, Hannover, Thüringen, Schweiz, h. G. Meyer, S. 284 ff.

²⁾ Badisches Gesetz von 1835, hannoversches Gesetz von 1840, Schweiz 1850, s. G. Meyer a. a. O., Thiel, S. 29, so auch der oben S. 608 erwähnte Antrag in den Verhandlungen über das Enteign.-Gesetz vom 11. Juni 1874, welcher aber als unbillig abgelehnt wurde.

³⁾ v. Rohland, S. 93. Grünhut, S. 151. Dalcke, S. 62, 63, Anm. 23 und G. Meyer, S. 287.

stellen, ob die Zerstücklung eine derartige sei, daß das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden könne. Und dieser Auffassung ist das preussische Gesetz im § 9 nach dem Vorgange des bayerischen Gesetzes von 1837, des § 139 des preussischen Berggesetzes von 1865, des Gothaer Gesetzes von 1839 gefolgt.¹⁾ Bei Prüfung der weiteren Benutzbarkeit wird zwar häufig der geringe Umfang oder Werth des Reststückes als wesentlich mit in Betracht kommen, weil aus diesen Momenten sich erfahrungsmäßig leicht ein Schluss auf die Möglichkeit oder Unmöglichkeit der weiteren zweckmäßigen Benutzung in der bisherigen Weise ziehen lassen wird.²⁾

Aber als allein entscheidend, ohne Rücksicht auf die Besonderheit des in Betracht kommenden Grundstücks, kann weder Gesetz noch Wissenschaft diese Momente hinstellen. Es ist im § 9 die Möglichkeit offen gelassen, daß je nach den thatsächlichen Verhältnissen auch ein Restgrundstück von sehr geringem Werth oder Umfang noch als seiner bisherigen Bestimmung gemäß zweckmäßig benutzbar erachtet, wie andererseits, daß ein sehr umfangreiches und werthvolles Reststück demungeachtet für unfähig zur Benutzung in der bisherigen Weise erklärt wird. Es soll nicht schemenhaft eine ziffermäßige Grenze entscheiden, sondern allein als leitender Gesichtspunkt der Satz gelten, daß die Uebernahmepflicht nur dann begründet ist, wenn die Gesamtheit aller das Grundstück betreffenden besonderen Verhältnisse, seine Beschaffenheit, Größe, Bewirthschaftungsweise, Lage u. s. w. nach sachverständigem Ermessen zu dem Schlusse führt, daß das Reststück in Folge der Zerstücklung sich nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig zur Benutzung eignet. Eine Ausnahme bildet nur die Uebernahmepflicht theilweise in Anspruch genommener Gebäude, welche durch Abs. 3 des § 9 zu einer absoluten gemacht ist, weil der Gesetzgeber in Uebereinstimmung mit der Theorie von dem Erfahrungssatze ausging, daß ein Gebäude, von welchem ein Theil enteignet ist, in Betreff des verbleibenden Restes nicht mehr zweckmäßig nach seiner bisherigen Bestimmung benutzt werden kann.³⁾

„Daher sondert“, wie das Reichsgericht hervorhebt, „der § 9 ganz scharf zwei Theile. Abs. 1 und 2 handeln von der Inanspruchnahme eines Theils von Grundstücken, Abs. 3 betrifft die Inanspruchnahme eines Theils von Gebäuden. Im ersten Fall kann die Uebernahme des Ganzen (des Restgrundstücks) oder weiterer Theile nur unter gewissen Vor-

¹⁾ Vergl. auch Art. 11 Abs. 4 und 5 des württemberg. Enteign.-Ges. v. 20. Dezember 1888.

²⁾ v. Thiel, S. 30, v. Rohland, S. 95, Aum. 7, Grünhut, S. 151.

³⁾ S. Grünhut, S. 150, v. Rohland, S. 93, Meyer, S. 283, Thiel, S. 28, Bering, S. 42 f., Lübell, S. 64.

aussetzungen, im zweiten Fall dagegen kann die Uebernahme des Ganzen (des gesammten Gebäudes) unter allen Umständen verlangt werden.¹⁾

Was nun zunächst Grundstücke ohne Gebäude anlangt, so macht Abs. 1 des § 9 das Recht des Eigenthümers davon abhängig, daß die Zerstücklung des Grundstücks durch die Abtretung die bisherige bestimmungsmäßige Benutzbarkeit des Restgrundstücks aufhebt.

Abs. 1 spricht nur von „Zerstücklung“ des Grundstücks, wovon man vielleicht nur die Spaltung des Grundstücks in mehrere Theile durch das mitten hindurch geführte Unternehmen verstehen könnte. In diesem beschränkten Sinne soll jedoch das Wort „zerstückelt“ nicht aufgefaßt werden. Vielmehr nahm die Kommission des Abgeordnetenhauses von 1873 als selbstverständlich an, daß der Ausdruck „zerstückelt“ auch den Ausdruck „verkleinert“ in sich fasse (s. Bähr und Langerhaus, S. 41, Anm. 2, Löbell, S. 63, Anm. 4), also § 9 auch den Fall begreife, wo ein Stück des Ganzen derartig in Anspruch genommen wird, daß der Rest ein zusammenhängendes Grundstück bildet und nicht in mehrere Theile zersplittert ist. Die Zerstücklung muß durch die Abtretung herbeigeführt, d. h. eine Folge derselben sein. Und ferner darf die geminderte Benutzbarkeit keine andere Ursache haben, als die Zerstücklung. Ist die geminderte Benutzbarkeit durch andere Folgen der Abtretung veranlaßt, so ist das Uebernahmerecht des Expropriaten aus § 9 nicht begründet, sondern nur der Anspruch aus der Werthverminderung gemäß § 8, Abs. 2. § 9 ist als Ausnahmebestimmung streng auszulegen. „Der § 8, Abs. 2 — führt das Reichsgericht aus — stellt die allgemeine Regel auf, daß im Falle der Theilenteignung der Eigenthümer für diesen in Anspruch genommenen Theil, sowie für den Minderwerth des Restgrundstücks entschädigt wird, daß aber eine Pflicht des Enteignenden, auch solche Restparzellen gegen Entschädigung zu übernehmen, nur in dem Falle eintritt, wenn das Grundstück durch die Enteignung eine solche Zerstücklung oder Verkleinerung erleidet, daß erstere nach der bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden können.“²⁾

Zur Begründung des Uebernahmeantrages gehört also, daß er auf der Zerstücklung des Grundstücks als der wirkenden Ursache beruht.

¹⁾ Erkennt v. 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 24. Juni 1860. Archiv 1881. S. 206.

²⁾ Erkennt vom 2. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 4. September 1885. Archiv 1886. S. 424, 425.

Ebenso meint Löbell, S. 63, Anm. 3, es stehe damit nicht im Widerspruch, daß das Reichsgericht Vergütung des Minderwerths in solchen Fällen zuspreche, denn § 9 setze die Abtretung nicht allgemein als die Ursache des für das Restgrundstück entstehenden Minderwerths, sondern gerade als Ursache der Zerstücklung voraus. Wenn jedoch das Reichsgericht in einem von Löbell a. a. O. mitgetheilten Falle¹⁾, wo das Reststück durch Errichtung eines Eisenbahndammes auf dem enteigneten Theile unbebaubar wurde, den Ueberrahmeantrag zurückgewiesen hat, so erscheint die Richtigkeit dieser Entscheidung sehr zweifelhaft. Denn in diesem Falle ist durch die Folge der Abtretung — die Eisenbahnanlage — die Zerstücklung des Grundstücks für das Reststück nachtheilig geworden, insofern, als dasselbe nunmehr, nach Freihaltung des Feuer-rays, zu klein ist, um als Bauplatz weiter benutzt werden zu können. Die Abtretung ist hier also mittelbar die Ursache der Verkleinerung des zu Bauzwecken geeignet gewesenen Reststückes geworden.

Die Zerstücklung muß ferner derartig sein, daß das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann. Nur die Benutzbarkeit des Restgrundstücks kommt in Betracht. Unter „seiner“ bisherigen Bestimmung ist nach Sinn und Wortlaut des Gesetzes die des Restgrundstücks zu verstehen (Löbell, S. 63, Anm. 6.) Daß dies die richtige Auslegung der Vorschrift ist, lassen die Materialien des Gesetzes nicht zweifelhaft.²⁾

Die Frage, ob die Benutzbarkeit des Restgrundstücks nicht gewahrt bleiben könnte, wenn der Eigenthümer benachbartes Gelände hinzuerwirbt, darf nicht erwogen werden. Nach den obigen Ausführungen sind allgemeine Gesichtspunkte für die Feststellung der weiteren Benutzbarkeit des Restgrundstücks nicht angezeigt und auch in das Gesetz nicht aufgenommen. Weder ob der Werth noch ob der Umfang des Restes eine ziffermäßige Grenze nicht übersteigt, soll entscheidend sein. Vielmehr ist lediglich dem Ermessen der Enteignungsbehörde, und des Richters nach Anhörung von Sachverständigen die Entscheidung überlassen, ob im einzelnen Falle der im Gesetze angegebene leitende Gesichtspunkt zutrifft. Dieser Absicht des Gesetzes wird auch von der Theorie durchaus zugestimmt.

„Das Recht, bei Enteignung eines Theils die Enteignung des Ganzen zu verlangen — bemerkt Grünhut, S. 151 — soll nur dann zustehen,

¹⁾ Erk. des 2. Hilfs-Sen. vom 26. Juni 1882. Rep. No. 557, 1881.

²⁾ Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 10. April 1883. Archiv 1883 S. 556.

wenn in Folge der theilweisen Enteignung das übrigbleibende Grundstück für den Enteigneten entwerthet, wenn es für die Erfüllung der wirthschaftlichen Bestimmung, welcher es im Vermögen des Enteigneten bisher zu dienen hatte, ungeeignet wird. Da verschiedene Umstände darauf Einfluß haben können, ob von dem Restgrundstücke der gehörige Gebrauch gemacht werden kann oder nicht, so sollte die zur Feststellung der Entschädigung berufene Behörde nach ihrem vernünftigen Ermessen darüber zu entscheiden haben, ob die Voraussetzungen vorhanden seien, unter welchen von dem Enteigneten die Uebernahme des Ganzen verlangt werden könne.“ Und in Uebereinstimmung damit meint v. Rohland, S. 95, daß es auf den Umfang ebensowenig ankomme, wie auf den Werth, sondern auf die besonderen Eigenthümlichkeiten des Grundstücks hinsichtlich seiner Nutzbarkeit und Bewirthschaftung. Es sei daher am richtigsten, die Entscheidung im einzelnen Falle dem Ermessen der Enteignungsbehörde anheim zu geben und nur als leitende Gesichtspunkte festzustellen, das Ausdehnungsrecht solle nur dann stattfinden, wenn die übrigbleibenden Theile für den Gebrauch, den sie bisher im Vermögen des Enteigneten hatten, ungeeignet werden. „Es kommt hierbei alles — bemerkt Daleke, S. 63 — auf das Gutachten der Sachverständigen darüber an, ob das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung noch zweckmäßig benutzt werden kann oder nicht.“¹⁾

Die zuständige Enteignungsbehörde hat sich also bei der Uebernahmeforderung des Enteigneten die Frage vorzulegen, ob dasselbe nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann.

Der Nachdruck liegt auf den Worten „nach seiner bisherigen Bestimmung.“ Es kommt daher vor allem darauf an, die bisherige Bestimmung des Restgrundstücks zu ermitteln, also: ob es bisher — d. h. bis zur Enteignung des in Anspruch genommenen Theils — als Acker, Garten, Wiese, Forst, zum Gewerbebetriebe benützt worden ist. Maßgebend ist die Bestimmung, die es bisher nach seinen Eigenschaften und dem Willen des Eigenthümers gehabt hat. Diese Bestimmung braucht nicht nothwendig ganz dieselbe zu sein, wie diejenige des zum Unternehmen erforderlichen Theils, wenngleich dies die Regel bilden wird. Es genügt, daß die Abtretung oder die Zerstücklung des Ganzen die Bestimmung gerade dieses Restes in der im Gesetze bezeichneten Art alterirt.

In diesem Sinne hat das Reichsgericht den Eigenthümer eines ent-

¹⁾ Ebenso Bering, S. 43. Bähr und Langerhaus, § 9. Thiel, S. 30. Seydel, S. 63, Anm. 1.

eigneten Holz- und Zimmerplatzes mit seinem Antrage auf Uebernahme einer als Restgrundstück verbliebenen, mit Wohngebäuden besetzten und hierzu weiter verwendbaren Baustelle zurückgewiesen: „Denn nicht sowohl die Bestimmung des ganzen — unzerstückelten — Grundstücks, welche nicht nothwendig stets eine einheitliche sein muß, als vielmehr die Bestimmung des Restgrundstücks ist nach § 9 entscheidend. Die Ausführung, es komme bei der Vorschrift des § 9 u. s. w. darauf an, ob das Restgrundstück für sich allein nach der bisherigen Bestimmung des ganzen Grundstücks noch zweckmäßig benutzt werden könne oder nicht, würde daher nur dann als richtig anzuerkennen sein, wenn feststände, — daß wie allerdings meist der Fall sein wird — das gesammte Grundstück einschließlic des Restgrundstücks, mit allen seinen Theilen bis zur Enteignung ausnahmslos ein und eben derselben Bestimmung diene. Dies ist jedoch hinsichtlich des klägerischen Grundstücks nicht anzunehmen. Zwar hat der Kläger geltend gemacht, das ganze Grundstück und mit demselben auch das Restgrundstück sei dazu bestimmt gewesen, um auf demselben das Zimmergewerbe und den Holzhandel zu betreiben, und es könne in Folge der Enteignung das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung zum Gewerbebetrieb in Verbindung mit dem nebenan belegenen Zimmer- und Holzplatze nicht mehr zweckmäßig benutzt werden. Allein dem steht die vom Kläger selbst gegebene Beschreibung des Grundstücks entgegen. Danach war, wo nicht das ganze Restgrundstück, so doch jedenfalls der Theil desselben, auf welchem sich die beiden Wohngebäude und die zu diesen etwa gehörigen Baulichkeiten befinden, nicht zum Gewerbebetriebe des Klägers, sondern zum Wohnen, und überdies, wie die Mehrzahl der Wohngebäude ergibt, nicht für den Kläger allein bestimmt. Daß aber entsprechend dieser Bestimmung das Restgrundstück, bezw. der vorerwähnte Theil desselben nicht mehr zweckmäßig benutzt werden könne, ist vom Kläger selbst nicht behauptet.“¹⁾

Wenn aber z. B. der in Anspruch genommene Theil bisher zu einer kostspieligen Kulturart, zum Hopfen-, Tabak-, Oelbau u. s. w., das Reststück zur Fabrikation oder Bearbeitung dieser Rohprodukte verwendet worden ist und die Abtretung des größereu Theils die weitere Verwendung des Restes nach der seitherigen Weise nicht mehr lohnend, oder unverhältnißmäßig theuer macht, so wird letzterer nach seiner bisherigen Bestimmung in der Regel nicht weiter benutzbar sein. Der gewöhnlichste und häufigste Fall wird jedoch stets der sein, daß das Ganze derselben

¹⁾ Erkannt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 10. April 1883. Archiv 1883. S. 556.

Bestimmung unterliegt, d. h. demselben wirthschaftlichen Zwecke (als Wiese, Acker, Garten u. s. w. dient) und durch die Abtrennung eines Theils sich die weitere Bewirthschaftung des Restes mit den auf das Ganze berechneten und nur in diesem Umfange Nutzen bringenden Aufwendungen, Einrichtungen u. s. w. nicht mehr verlohnt oder gar mit Schaden fortgesetzt werden müßte.

Entscheidend ist aber stets die bisherige Bestimmung. Auf die zukünftige darf nicht gerücksichtigt werden. Der Eigenthümer ist also zur Uebernahmeforderung des Restes nicht etwa aus dem Grunde berechtigt, weil er vielleicht die entfernte Absicht gehabt hat, demselben eine nur in Gemeinschaft mit dem enteigneten Theile zu verwirklichende nutzbringende Bestimmung künftighin zu geben. Sein Recht erscheint nur begründet, wenn das Restgrundstück z. Z. der Enteignung bereits dem behaupteten wirthschaftlichen Zwecke thatsächlich dient oder dieser Zweck nach den bisherigen Verfügungen des Eigenthümers doch bereits in so nahe Aussicht genommen und vorbereitet ist, daß er als bestimmend für den Werth des Ganzen nach der allgemeinen Werthschätzung und Verkehrsanschauung bereits objektiv in Betracht gezogen werden muß. „Bisherige Bestimmung“ heißt die gegenwärtig bereits verwirklichte oder in der Verwirklichung begriffene. Es gilt hier das bereits an früherer Stelle (Archiv 1890 S. 725) über die Einrechnung des „entgangenen Gewinns“ in die Entschädigung Erörterte. Künftige, noch unbestimmte Pläne können niemals die Basis der Uebernahmeforderung aus § 9 bilden (s. Seydel, S. 33, Anm. 3).

In diesem Sinne ist wiederholt vom Reichsgericht der Anspruch auf Uebernahme des Restgrundstücks wegen Unbebaubarkeit abgelehnt worden, wenn das Grundstück zwar Bau terrain, aber bisher durch Bebauung nicht benutzt worden ist. „Mit Unrecht — führt das Reichsgericht aus — stellt die Nichtigkeitsbeschwerde den Grundsatz auf, daß schon durch die Absicht des Eigenthümers, ein Grundstück hinfort in einer gewissen Art zu benutzen, dasselbe ‚eine Bestimmung‘ erhalte, welche die Anwendung des § 9 des preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 rechtfertige. Dieses Gesetz gründet sich, wie alle neueren Enteignungsgesetze, auf das Prinzip, daß die Entschädigung des Expropriaten auf objektiver Grundlage zu bemessen sei (vergl. Bähr und Langerhans, S. 36). Diesem Prinzip würde es augenscheinlich widerstreiten, wenn bei Feststellung der Expropriationssumme eine Eigenschaft des enteigneten Grundstücks in Betracht gezogen würde, welche zur Zeit der Enteignung thatsächlich noch gar nicht existirt, welche das Grundstück nach der Absicht seines Eigenthümers späterhin erhalten haben würde, welche aber zu der gedachten Zeit noch ungewiß, jedenfalls in keiner Weise verwirklicht ist.

Die Bestimmung eines Grundstücks, welche der § 9 des Gesetzes im Auge hat, muß, um bei der Enteignung berücksichtigt zu werden, bereits in die äußere Erscheinung getreten sein; die Berücksichtigung einer bloß möglichen, künftigen, wenn auch von dem Eigenthümer beabsichtigten Verwendung ist von dem gedachten § 9 nicht in Aussicht genommen.¹⁾

Aus gleichen Gründen ist die Mitübernahme des angeblich zur Bebauung bestimmten Reststückes eines enteigneten, bisher zur Gewinnung von Kalkstein u. s. w. benutzten Terrains abgelehnt worden: „in Erwägung, dafs, um die Anwendung der bezogenen Gesetzesvorschrift auf den vorliegenden Fall zu begründen, festzustellen war, welche wirthschaftliche Bestimmung das klägerische Gesamtgrundstück zur Zeit der Enteignung hatte, und sodann, in welchem Verhältnisse zu dieser die bisherige Benutzung der Restparzellen, nm die es sich handelt, stand; dafs aus den Verhandlungen der Vorinstanzen sich ergibt, dafs bisher auf dem genannten Grundstücke die Gewinnung von Kalkstein und die Kalkbrennerei betrieben wurde, und weiter die auch bei dem Enteignungsverfahren geltend gemachte Absicht des Kassationsverklagten, dasselbe mittelst der von ihm projektirten Strafsenanlagen zu Bauzwecken zu verwerthen, bestand; dafs nun aber bei Anwendung des § 9 cit. eine solche Bestimmung, welche, wenn auch vom Eigenthümer beabsichtigt, doch erst in unbestimmter Zukunft verwirklicht werden soll, nicht in Betracht kommen kann, darüber aber, ob und wie inwieweit hier die Ausführung jener Absicht etwa zur Zeit der Enteignung schon nach außen hervorgetreten sein möchte, nichts festgestellt ist ...“²⁾

Das Gesetz sagt nicht, dafs die Prüfung zu dem Resultate führen müsse, dafs das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung überhaupt nicht mehr benutzt werden kann, sondern es genügt zur Begründung des Uebernahmeanspruchs das Ergebnifs, dafs der Rest nicht mehr zweckmäfsig benutzt werden kann. Der Umstand also, dafs das Restgrundstück überhaupt noch benutzbar ist (in anderer Weise als bisher) oder dafs es nach seiner bisherigen Bestimmung noch benutzbar ist (wenngleich mit besonderen Schwierigkeiten), reicht nicht aus, um den Unternehmer von der Uebernahmepflicht zu befreien. Dieselbe ist vielmehr schon dann begründet, wenn das Restgrundstück zwar noch benutzbar, auch nach seiner bisherigen Bestimmung noch benutzbar ist,

¹⁾ Erkennt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 13. Juli 1880. Eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. 1, S. 265. Vergl. Erk. des 2. Ziv.-Sen. vom 13. April 1880, No. 145. 79 und 20. April 1882, No. 404 81. Löbell, S. 63, Anm. 5

²⁾ Erkennt vom 2. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 4. September 1885. Archiv 1886, S. 424.

aber nicht mehr zweckmäfsig in der bisherigen Weise benutzt werden kann. „Nicht mehr zweckmäfsig benutzbar“ ist daher streng zu unterscheiden von „unbenutzbar“. Es ist hier nur von einer — im Vergleich mit der bisherigen — geminderten Benutzbarkeit die Rede, wie aus Abs. 2 des § 9 klar erhellt.

Der Begriff der „zweckmäfsigen Benutzbarkeit“ läfst sich freilich allgemein nicht fassen. Hierüber entscheidet lediglich nach Lage des besonderen Falles und aller in Betracht kommenden Verhältnisse das Ermessen der Enteignungsbehörde oder des Richters auf Grund des Gutachtens Sachverständiger. „Nicht mehr zweckmäfsig benutzbar“ erscheint nach allgemeiner Verkehrsanschauung jedenfalls ein Restgrundstück, dessen weitere Nutzbarmachung in der bisherigen Weise mit unverhältnifsmäfsigen Kosten, Aufwendungen und Müheleistungen verbunden und dadurch gemindert ist, überhaupt in wesentlichen Beziehungen den Zweck nicht mehr erfüllen kann, welchen es in Verbindung mit dem enteigneten Theile bisher zu erfüllen vermochte. Hat aber die Abtretung für das Restgrundstück nur eine Beeinträchtigung derjenigen Eigenschaften zur Folge, die dem bisherigen Zwecke desselben dienen, ohne aber diesen Zweck selbst aufzuheben oder zu gefährden, so erscheint die Uebernahmeforderung nicht begründet. In diesem Sinne hat das Reichsgericht angenommen: „Wird ein Theil einer Haus- und Gartenbesitzung, welche für den Besitzer als behaglicher Ruhesitz dient, zu einer Eisenbahnanlage enteignet, so kann der Eigenthümer auf Grund des § 9 nur dann verlangen, dafs der Eisenbahnunternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernehme, wenn das Restgrundstück nicht mehr als Ruhesitz benutzt werden kann; eine blofse Beeinträchtigung dagegen derjenigen Eigenschaften, welche den Besitz als einen behaglichen Ruhesitz charakterisiren, begründet nicht den Anspruch auf Uebernahme der ganzen Besitzung.“¹⁾

Sind die beiden im Abs. 1 des § 9 enthaltenen, unter a (S. 812) und b (S. 816) erörterten Voraussetzungen vorhanden, d. h. ist ein Theil von einem Grundstück in Anspruch genommen (S. 812) und ist ferner das Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt, dafs das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäfsig benutzt werden kann (S. 816), so steht dem Eigenthümer die ihm im § 9 gegebene Befugnifs zu:

„Der Eigenthümer kann alsdann verlangen, dafs der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt.“

¹⁾ Erkennt vom 3. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 20. Januar 1885 Eisenbahn-rechtl. Entsch., Bd. 3, S. 437.

Grundstücks zu verlangen. Macht sie von diesem Rechte Gebrauch, so ist der Besitzer die Ausdehnung auf alle diejenigen Theile des Grundstücks zu verlangen befugt, deren fernere Benutzung in der bisherigen Weise nach dem Gutachten von Sachverständigen durch die Abtrennung des den Rayonbeschränkungen unterworfenen Theils wesentlich beeinträchtigt, erschwert oder verhindert werden würde (s. Löbell S. 65, Anm. 11).

II. Dafs dritte Interessenten am Grundstück die dem Eigenthümer verliehene Befugniß, die Uebernahme des ganzen Grundstücks zu fordern, nicht besitzen, ergibt der Wortlaut des § 9 Abs. 1 und des § 25 Abs. 7, welche nur vom Eigenthümer und Grundeigenthümer sprechen, und wird fast übereinstimmend angenommen. Demgemäß bemerkt Bering S. 43: „Nur der Eigenthümer des Grundstücks hat das vorbezeichnete Recht; es steht also den Hypothekengläubigern, Nutznießern, Miethern u. s. w. nicht zu; dieselben haben auch kein Widerspruchsrecht, wenn der Eigenthümer das Restgrundstück oder das deteriorirte Grundstück behalten zu wollen erklärt.“ Ferner Grünhut S. 152: „Könnten diese dritten Interessenten ebenfalls die Uebernahme des Ganzen verlangen, so wäre der Wille des Eigenthümers ihrem Willen untergeordnet, sein Wahlrecht beeinträchtigt und sein Eigenthumsrecht zum Vortheil der Rechte dieser dritten Personen hintangesetzt.“ Und von Rohland S. 92: „Ebenso wenig wie diese dritten Interessenten selbständig das Recht haben, gleich dem Eigenthümer die Uebernahme zu beantragen, geht ihnen auch die Befugniß ab, der vom Eigenthümer getroffenen Wahl zuzustimmen oder zu widersprechen. Das Recht des Eigenthümers aus § 9 ist von dem Widerspruche oder der Zustimmung der Interessenten in keiner Weise abhängig.“ (Vergl. noch Seydel S. 64).

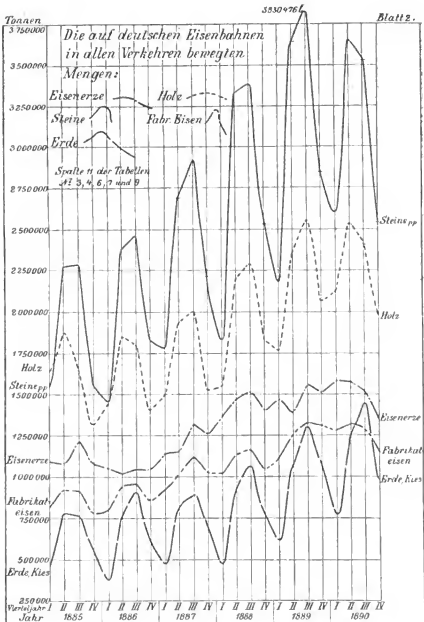
Es fragt sich aber nun weiter, ob nicht, wenn man dem Interessenten das Recht, die Uebernahme des Ganzen zu fordern, oder der vom Eigenthümer getroffenen Wahl zu widersprechen oder zuzustimmen, nach Wortlaut und Tendenz der §§ 9 und 25 nicht zugestehen darf, die Sicherheit und das Entschädigungsrecht dieser Interessenten dadurch beeinträchtigt wird?

Grünhut S. 152, 153 verneint dies aus dem Grunde, weil die Rechte dieser dritten Personen an demjenigen Theile des Grundstückes, welcher von dem Enteigner nur auf Verlangen des Eigenthümers übernommen würde, nicht ipso jure erlöschen, wie es mit jenen Rechten der Fall sei, welche an dem enteigneten Theile beständen, denn der freiwillig abgetretene Theil gelange an den Enteigner nicht unter dem Rechtstitel der Enteignung, sondern unter dem eines gewöhnlichen privatrechtlichen Erwerbsgeschäftes. Der Enteigner könne daher diese

Rechte ohne Einwilligung der Berechtigten nicht beseitigen und die Grundstücke frei machen.

Auch v. Rohland (S. 96) erklärt sich für die Verneinung der obigen Frage, weil die dinglichen Rechte, welche an dem Restgrundstück haften, beim Ueergange desselben auf den Enteigner nicht ipso jure erlöschen. Indes folgert dies v. Rohland nicht, wie Grünhut, daraus, daß bezüglich des freiwillig überlassenen Theils nur ein privatrechtliches Erwerbsgeschäft vorliege, sondern nimmt im Gegentheile auch für diesen Theil Enteignung an. Das Nichterlöschen der Gläubigerrechte folgert er aber aus dem Umstande, daß sie auch nicht ohne Weiteres an dem für das öffentliche Unternehmen nothwendigen Grundstück erlöschen, sondern nur wenn und insoweit sie dem öffentlichen Zwecke im Wege stehen.

Beide Meinungen erscheinen nicht zutreffend. Auch das Reststück geht — wie Rohland gegenüber Grünhut richtig ausführt — wenn der Eigenthümer gemäß § 9 dessen Uebernahme vom Unternehmer verlangt, im Wege der Enteignung, nicht aber durch freiwilligen, privatrechtlichen Vertrag auf letzteren über. Denn das Recht des Eigenthümers, welchem ein Grundstückstheil enteignet wird, die Uebernahme des Ganzen zu verlangen, ist ein wesentlicher Bestandtheil seines gesetzlichen Entschädigungsrechtes, der Vortheil, den Rest mit abtreten zu dürfen, ein Theil der Entschädigung, ebenso wie umgekehrt die Uebernahmepflicht des Unternehmers zu seiner Entschädigungspflicht gehört. Beides steht in engem, untrennbarem Zusammenhange und beruht ausschließlich auf dem Grunde der Enteignung. Es ist daher ganz unzutreffend, diesen Theil der Enteignung als einen neben der Enteignung herlaufenden freiwilligen, privatrechtlichen Akt aufzufassen. Wenn auch das Verhältniß insofern umgekehrt erscheint, als bezüglich des Reststückes nicht der Eigenthümer zur Veräußerung, sondern der Unternehmer zur Uebernahme gezwungen wird, so ist doch nicht zu verkennen, daß die Uebernahmeforderung des Eigenthümers lediglich durch die Enteignung eines Theils seines Grundbesitzes hervorgerufen ist und daß auch er — wenn er die ihm gebührende Entschädigung voll erlangen will — durch sein Interesse genötigt ist, von dem ihm verliehenen Ausdehnungsrecht Gebrauch zu machen. Von einem freiwilligen Kaufe — bemerkt v. Rohland S. 96 — könne hier keine Rede sein, da ja der Enteigner durch das Verlangen des Enteigneten zur Uebernahme gezwungen wurde. Das Ausdehnungsrecht habe eben, wie die Enteignung selbst, keinen privatrechtlichen Charakter, sondern entspringt aus dem Prinzipie, daß dem Enteigneten für den ihm im Interesse des Gemeinwohles angethanen Zwang volle Entschädigung zu gewähren sei. „Die Unterscheidung widerspricht auch (s. Löbell S. 64 Anm. 11, S. 225 Anm. 5 und Meyer, Zeitschrift für deutsche Gesetzgebung S. 589)

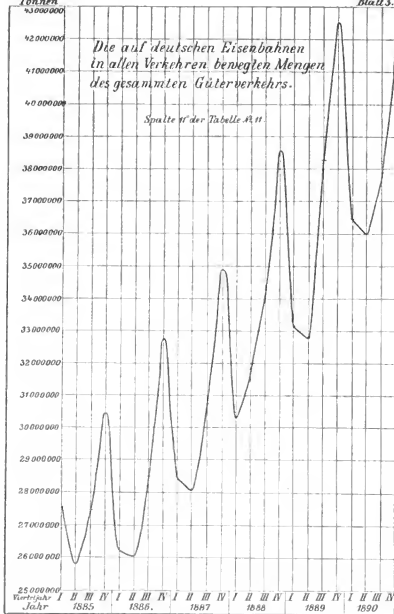


Tonnen

Blatt 3.

Die auf deutschen Eisenbahnen
in allen Verkehren benutzten Mengen
des gesamten Güterverkehrs.

Spalte IV der Tabelle A. II.



welche die in den einzelnen Vierteljahren bewegten Gütermengen der verschiedenen Verkehre — Spalte 3, 5, 7 und 9 — und des gesammten Verkehrs — Spalte 11 — von den im ganzen Jahre bewegten Mengen ausmachen; die in den Spalten 13, 14, 15 und 16 enthaltenen Zahlen — von links nach rechts zu lesen — dagegen weisen die Prozentsätze der in den einzelnen Vierteljahren und in den ganzen Jahren bewegten Mengen nach, welche auf die verschiedenen Verkehre entfallen.

Die Gesammtergebnisse des Verkehrs der behandelten sechs Jahre sind in den Anlagen Blatt 1, 2 und 3 (hinter S. 832) bildlich dargestellt.

5. (22) Rohe Erze

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Quartal und Jahr	Ausfuhr t	in pCt. %	Einfuhr t	in pCt. %	Durchgangs- verkehr t	in pCt. %
1885	I	5 503,5	23,5	9 006	21,6	10 131	20,4
	II	4 684	19,9	14 820	35,5	13 497,5	27,2
	III	6 482,5	27,6	8 522,5	20,4	13 510,5	27,2
	IV	6 812,5	29,0	9 373,5	22,5	12 540,5	25,2
	Summe	23 482,5	100	41 724	100	49 679,5	100
1886	I	4 956,5	33,5	11 021,5	27,5	7 827	20,0
	II	3 667,5	24,5	10 924,5	27,2	11 107,5	28,4
	III	2 621	17,7	10 636	26,5	10 283,5	26,2
	IV	3 548	24,0	7 530	18,8	9 923	25,3
	Summe	14 793	100	40 112	100	39 141	100
1887	I	4 694,5	28,2	9 117	18,1	8 995,5	23,2
	II	4 855,5	29,3	12 106,5	24,1	10 613,5	27,6
	III	3 506,5	21,1	11 562	23,0	11 692,5	30,2
	IV	3 571	21,5	17 523,5	34,5	7 426	19,2
	Summe	16 627,5	100	50 309	100	38 727,5	100
1888	I	3 063,5	22,2	15 958	33,3	5 777	70,6
	II	3 763	27,0	13 227,5	27,6	506	6,2
	III	4 278	30,7	8 282	17,2	0,5	0,0
	IV	2 802	20,1	10 471	21,0	1 890,5	28,2
	Summe	13 926,5	100	47 938,5	100	8 174	100
1889	I	4 781	28,4	11 539	23,0	31,5	2,0
	II	4 929,5	29,3	8 845,5	17,6	128,5	8,1
	III	3 667	21,8	16 375,5	32,7	1 962	80,4
	IV	3 451	20,5	13 382	26,7	55,5	3,5
	Summe	16 828,5	100	50 142,5	100	1 577,5	100
1890	I	2 740,5	16,7	19 352	20,1	3,5	0,3
	II	3 505,5	21,4	52 279,5	54,3	36,5	8,3
	III	4 978	30,4	10 513,5	10,9	1 076,5	96,1
	IV	5 171,5	31,5	14 302,5	14,5	.	.
	Summe	16 395,5	100	96 447,5	100	1 116,5	100

(außer Eisenerz).

9	10	11	12	13	14	15	16	17
Inlands- verkehr	in pCt.	Im Ganzen	in pCt.	Spalten				zu- sammen
t	%	t	%	3	5	7	9	Spalten 13 bis 16
				in pCt. der Spalte 11				%
				%	%	%	%	%
80 288,5	19,1	104 931	19,5	5,9	8,6	9,6	76,6	100
104 996,5	25,0	137 997	25,5	3,4	10,7	9,8	76,1	100
138 381	33,0	166 896,5	31,3	3,9	5,1	8,1	82,9	100
96 816	22,5	126 042,5	23,4	5,4	7,5	10,0	77,1	100
419 981	100	534 867	100	4,4	7,8	9,3	78,5	100
83 544,5	20,4	107 349,5	21,3	4,6	10,3	7,3	77,8	100
109 229	26,7	134 928,5	26,5	2,7	8,1	8,3	81,0	100
108 716,5	26,5	132 257	26,3	2,0	8,1	7,8	82,1	100
107 948,5	26,4	128 949,5	25,6	2,8	5,8	7,7	83,7	100
409 438,5	100	503 484,5	100	2,9	7,1	7,8	82,9	100
81 067	21,9	103 874	21,8	4,3	8,8	8,6	78,1	100
98 662,5	26,5	126 238	26,6	3,8	9,6	8,5	78,1	100
90 453,5	24,5	117 214,5	24,7	3,0	9,9	10,0	77,1	100
96 713,5	26,8	127 284	26,9	2,8	13,8	6,0	77,4	100
368 896,5	100	474 560,5	100	3,5	10,6	8,3	77,7	100
98 979,5	23,3	118 798	25,1	2,6	13,4	4,9	79,1	100
104 103	25,8	121 599,5	25,7	3,1	10,9	0,4	85,6	100
103 069	25,5	115 629,5	24,4	3,7	7,1	0,0	89,3	100
102 570	25,4	117 733,5	24,8	2,4	8,9	1,6	87,1	100
403 731,5	100	473 760,5	100	2,9	10,1	1,7	85,3	100
114 067	23,6	130 418,5	23,7	3,7	8,9	0,0	87,4	100
114 913,5	23,8	128 817	23,1	3,8	6,9	0,1	89,3	100
130 986	27,1	152 390,5	27,6	2,4	10,8	0,9	85,9	100
122 864	25,5	139 743	25,3	2,5	9,6	0,0	87,9	100
482 820,5	100	551 369	100	3,0	9,1	0,3	87,6	100
111 337,5	22,6	133 433,5	22,0	2,1	14,6	0,0	83,3	100
123 683	25,1	179 504,5	29,5	2,0	29,1	0,0	68,9	100
142 302,8	28,8	158 870,5	26,2	3,1	6,6	0,7	89,6	100
116 123	23,5	135 597	22,3	3,8	10,5	.	85,7	100
493 446	100	607 405,5	100	2,7	15,8	0,2	81,3	100

6. (12—19)

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Quartal und Jahr	Ausfuhr t	in pCt. %	Einfuhr t	in pCt. %	Durchgangs- verkehr t	in pCt. %
1885	I	147 525,5	22,5	6 514	18,5	14 722	27,7
	II	168 338	26,1	8 701,5	24,7	12 971,5	24,4
	III	171 489	26,6	11 151	31,6	12 323	23,2
	IV	158 589	24,5	8 900,5	25,2	13 104,5	24,7
	Summe	645 941,5	100	35 267	100	53 121	100
1886	I	139 674,5	22,5	6 316	21,2	9 116,5	22,1
	II	156 305,5	25,6	7 632,5	25,7	11 616,5	28,2
	III	154 474	25,3	7 469,5	25,1	10 404	25,2
	IV	160 718,5	26,3	8 358,5	28,0	10 038	24,4
	Summe	611 172,5	100	29 776,5	100	41 175	100
1887	I	161 193,5	24,2	8 519	24,5	15 028	26,9
	II	154 601,5	23,3	8 351,5	24,2	13 170,5	23,6
	III	176 481,5	26,6	8 144,5	23,7	11 510	20,7
	IV	171 934,5	25,9	9 322	27,2	16 070,5	28,5
	Summe	664 211	100	34 337	100	55 779	100
1888	I	147 113,5	23,6	11 436	28,3	11 275	26,2
	II	159 213	25,5	8 824,5	21,9	8 156	18,9
	III	160 841,5	25,8	10 242,5	25,2	9 925,5	23,1
	IV	156 817,5	25,1	9 895	24,5	13 713,5	31,5
	Summe	623 985,5	100	40 398	100	43 070	100
1889	I	171 875,5	26,1	8 666,5	17,0	10 263	19,3
	II	166 763	25,2	10 801,5	21,2	14 844	27,5
	III	153 887	23,4	15 030	29,4	15 073	28,2
	IV	165 415	25,2	16 522	32,4	13 206	24,7
	Summe	657 940,5	100	51 020	100	53 386	100
1890	I	145 430	23,0	15 803,5	25,1	18 930,5	30,1
	II	144 607,5	22,5	16 775,5	26,6	16 929	26,9
	III	161 119	25,5	15 728	25,0	14 551,5	23,2
	IV	181 731,5	28,7	14 664	23,3	12 453	19,5
	Summe	632 888	100	62 971	100	62 864	100

Fabrikateisen.

9	10	11	12	13	14	15	16	17
Inlands- verkehr	in pCt.	Im Ganzen	in pCt.	Spalten				zu- sammen Spalten 13 bis 16
				3	5	7	9	
				in pCt. der Spalte 11				
				%	%	%	%	
t	%	t	%	%	%	%	%	%
661 535,5	24,5	830 297	24,1	17,7	0,5	1,5	79,7	100
733 966,5	27,1	923 977,5	26,9	18,3	1,0	1,4	79,4	100
717 264,5	26,5	912 227,5	26,5	18,8	1,2	1,4	78,6	100
591 484	21,9	772 078	22,5	20,5	1,2	1,7	76,6	100
2 704 250,5	100	3 438 580	100	18,8	1,0	1,6	78,6	100
641 875,5	22,2	796 982,5	22,3	17,5	0,8	1,1	80,6	100
777 158,5	26,9	952 713	26,6	16,4	0,8	1,2	81,6	100
791 262,5	27,3	963 610	27,0	16,0	0,8	1,0	82,2	100
684 486	23,6	863 601	24,1	18,6	1,0	1,2	79,2	100
2 894 782,5	100	3 576 906,5	100	17,1	0,8	1,2	80,9	100
738 700,5	22,1	923 441	22,5	17,4	0,9	1,6	80,1	100
853 477	26,6	1 029 600,5	25,3	15,0	0,8	1,3	82,9	100
919 241	27,6	1 115 377	27,3	15,5	0,7	1,0	82,5	100
825 572,5	24,7	1 022 899,5	25,0	16,8	0,9	1,6	80,7	100
3 336 991	100	4 091 318	100	16,2	0,8	1,4	81,6	100
852 964	23,3	1 022 788,5	23,4	14,4	1,2	1,1	83,3	100
952 666,5	26,0	1 128 860	25,8	14,1	0,8	0,7	84,4	100
967 069	27,0	1 168 078,5	26,8	13,8	0,9	0,8	84,5	100
864 880,5	23,7	1 045 306,5	24,0	15,0	0,9	1,3	82,8	100
3 657 580	100	4 365 033,5	100	14,3	0,9	1,0	83,8	100
924 967,5	21,7	1 115 772,5	22,2	15,4	0,8	0,9	82,9	100
1 059 595	25,0	1 252 003,5	24,9	13,3	0,9	1,2	84,6	100
1 149 257,5	26,9	1 333 247,5	26,6	11,5	1,1	1,1	86,3	100
1 123 266,5	26,4	1 318 409,5	26,3	12,5	1,2	1,0	85,3	100
4 257 086,5	100	5 019 433	100	13,1	1,0	1,1	84,8	100
1 100 202	25,7	1 280 366	25,5	11,1	1,2	1,5	85,9	100
1 139 930	26,7	1 318 242	26,2	11,0	1,2	1,3	86,4	100
1 086 466	25,5	1 277 864,5	25,4	12,6	1,2	1,1	85,1	100
945 268,5	22,1	1 154 137	22,9	15,7	1,3	1,1	81,9	100
4 271 886,5	100	5 030 609,5	100	12,6	1,2	1,2	85,0	100

7. (21) Erde,

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Quartal und Jahr	Ausfuhr	in pCt.	Einfuhr	in pCt.	Durchgangs- verkehr	in pCt.
		t	%	t	%	t	%
1886	I	19 210,5	17,4	18 028,5	22,1	3 633	12,1
	II	34 102,5	31,0	23 477,5	28,7	9 320,5	31,2
	III	32 484	29,5	24 644,5	30,1	11 026	36,8
	IV	24 259,5	22,1	15 630	19,1	5 976,5	19,9
	Summe	110 056,5	100	81 780,5	100	29 956	100
1886	I	21 048	18,5	14 988	19,4	5 762,5	26,0
	II	33 467	29,4	20 852,5	27,0	5 668	25,5
	III	34 014	29,9	23 435	30,3	5 405,5	24,3
	IV	25 320,5	22,2	18 009,5	23,3	5 585,5	24,9
	Summe	113 849,5	100	77 285	100	22 221,5	100
1887	I	20 605	17,8	16 696,5	20,4	4 100	18,1
	II	33 785,5	29,3	20 720	25,4	6 819	30,1
	III	34 601	30,0	25 621	31,4	6 656,5	29,4
	IV	26 534,5	22,9	18 659,5	22,8	5 082	22,4
	Summe	115 526	100	81 697	100	22 657,5	100
1888	I	21 974	17,2	14 624,5	16,3	4 592	19,7
	II	34 077,5	26,5	24 306,5	27,0	6 080,5	26,1
	III	38 967	30,3	28 262,5	31,5	6 474	27,6
	IV	33 357	26,0	22 681,5	25,2	6 177,5	26,6
	Summe	128 375,5	100	89 875	100	23 324	100
1889	I	26 592	18,8	18 282	18,1	7 285,5	27,4
	II	36 974,5	26,2	24 658,5	24,9	5 231	20,1
	III	41 553,5	29,5	28 717,5	29,0	6 999,5	26,3
	IV	36 037	25,5	27 669	27,7	6 947,5	26,2
	Summe	141 157	100	99 222	100	26 563,5	100
1890	I	30 099,5	20,0	22 886	21,0	5 633,5	23,2
	II	42 486	28,2	27 783,5	25,6	7 367	29,4
	III	41 991,5	27,9	31 590,5	29,1	6 586,5	26,2
	IV	35 960,5	23,9	26 427	24,3	5 316,5	21,3
	Summe	150 536,5	100	108 687	100	25 103,5	100

Kies u. s. w.

9	10	11	12	13	14	15	16	17
Inlands- verkehr	in pCt.	Im Ganzen	in pCt.	Spalten				zu- sammen Spalten 13 bis 16
				3	5	7	9	
				in pCt. der Spalte 11				
t	‰	t	‰	‰	‰	‰	‰	‰
481 928	18,4	472 795	18,4	4,1	3,9	0,8	91,2	100
715 842	30,5	782 742,5	30,4	4,4	3,9	1,3	91,4	100
704 751	30,0	772 905,5	30,1	4,3	3,7	1,4	91,2	100
496 015,5	21,1	541 831,5	21,1	4,5	2,9	1,1	91,5	100
2 348 531,5	100	2 570 324,5	100	4,3	3,7	1,3	91,3	100
341 333	13,8	383 131,5	14,3	5,5	3,9	1,5	89,1	100
716 063	29,0	776 070,5	29,0	4,3	2,7	0,7	92,3	100
848 758,5	34,4	911 613	34,0	3,7	2,6	0,6	93,1	100
562 252	22,8	610 967,5	22,7	4,1	2,9	0,9	92,1	100
2 468 426,5	100	2 681 782,5	100	4,3	2,9	0,8	92,1	100
436 247,5	16,3	477 649	16,5	4,3	3,5	0,9	91,3	100
770 955,5	28,8	832 280	28,7	4,1	2,5	0,8	92,6	100
836 281	31,2	903 159,5	31,2	3,8	2,8	0,7	92,7	100
634 462	23,7	684 738	23,6	3,2	2,7	0,8	92,6	100
2 677 946	100	2 897 826,5	100	4,0	2,8	0,8	92,4	100
421 320	13,9	462 510,5	14,2	4,9	3,2	1,0	90,9	100
894 094	29,6	958 558,5	29,3	3,6	2,6	0,6	98,2	100
989 415,5	32,7	1 063 119	32,5	3,7	2,6	0,6	98,1	100
719 858,5	23,8	782 074,5	24,0	4,3	2,9	0,8	92,0	100
3 024 688	100	3 206 262,5	100	3,9	2,8	0,7	92,6	100
566 142	14,8	618 301,5	15,2	4,2	2,9	1,2	91,6	100
1 006 478,5	26,4	1 073 437,5	26,3	3,5	2,3	0,5	93,7	100
1 231 469,5	32,3	1 308 740	32,1	3,2	2,2	0,5	94,1	100
1 006 644	26,5	1 077 197,5	26,4	3,2	2,6	0,7	93,4	100
3 810 734	100	4 077 676,5	100	3,5	2,4	0,7	93,4	100
715 848,5	17,1	774 667,5	17,3	3,9	3,0	0,8	92,3	100
1 174 595,5	28,9	1 252 231	28,0	3,4	2,3	0,6	93,8	100
1 375 380	32,9	1 455 548,5	32,6	2,9	2,2	0,5	94,4	100
920 182	22,0	957 886	22,1	3,6	2,7	0,5	93,2	100
4 186 006	100	4 470 383	100	3,4	2,4	0,6	93,6	100

8. (36) Gebrannter

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Quartal und Jahr	Ausfuhr	in pCt.	Einfuhr	in pCt.	Durchgangs- verkehr	in pCt.
		t	%	t	%	t	%
1885	I	5 599,5	17,7	11 359,5	21,8	1 322,5	14,6
	II	13 989	44,2	15 993	30,7	3 773	41,6
	III	9 610,5	30,4	14 995	28,7	3 048	33,7
	IV	2 424	7,7	9 790,5	18,8	910,5	10,1
	Summe	31 623	100	52 138	100	9 054	100
1886	I	2 496	9,6	13 559	19,6	530,5	4,8
	II	11 129,5	42,6	21 520	31,1	2 902,5	25,9
	III	9 813	36,8	19 082,5	27,5	4 371,5	39,0
	IV	3 152,5	12,0	15 088,5	21,8	3 394,5	30,3
	Summe	26 091	100	69 250	100	11 199	100
1887	I	3 516,5	11,5	17 233	21,3	3 400,5	18,0
	II	11 974,5	39,1	21 429	26,6	5 428	28,7
	III	12 540,5	40,9	22 583	28,0	5 924	31,3
	IV	2 616,5	8,5	19 454,5	24,1	4 170,5	22,0
	Summe	30 648	100	80 699,5	100	18 923	100
1888	I	2 684	10,4	18 510	18,9	3 862	17,5
	II	12 019,5	46,6	28 429	29,9	6 088	27,6
	III	9 253,5	36,0	28 650,5	29,4	6 501,5	29,5
	IV	1 795	7,0	21 911,5	22,5	5 591	25,4
	Summe	25 752	100	97 501	100	22 042,5	100
1889	I	2 570	14,5	20 133	18,5	4 684	19,0
	II	6 716,5	38,0	35 296,5	32,9	6 676	27,0
	III	6 862,5	38,7	31 726	29,1	7 550,5	30,4
	IV	1 568	8,8	21 917	20,1	5 872	23,6
	Summe	17 717	100	109 072,5	100	24 782,5	100
1890	I	2 563	15,0	24 482,5	22,8	5 863	21,5
	II	6 707	39,3	32 057,5	29,8	8 003,5	29,4
	III	5 811,5	34,1	27 064,5	25,9	6 278,5	23,1
	IV	1 983	11,6	23 988	22,2	7 086	26,0
	Summe	17 064,5	100	107 592,5	100	27 231	100

Kalk.

9	10	11	12	13	14	15	16	17
Inlands- verkehr	in pCt.	Im Ganzen	in pCt.	Spalten				zu- sammen Spalten 13 bis 16
				3	5	7	9	
				in pCt. der Spalte 11				
t	%	t	%	%	%	%	%	%
208 113	19,6	221 894,5	19,6	2,5	5,1	0,6	91,8	100
350 148,5	33,8	383 903,5	34,0	3,7	4,3	1,0	91,1	100
320 779	30,9	348 432,5	30,8	2,8	4,3	0,9	92,0	100
162 937	15,7	176 062	15,6	1,4	5,6	0,5	92,5	100
1 036 977,5	100	1 129 792,5	100	2,5	4,7	0,8	91,7	100
143 645,5	13,1	160 231	13,3	1,6	8,5	0,3	89,6	100
400 574	36,5	436 126	36,3	2,6	4,9	0,7	91,8	100
351 056,5	31,9	383 823,5	31,9	2,5	5,0	1,2	91,3	100
203 011	18,5	224 646,5	18,6	1,4	6,7	1,5	90,4	100
1 098 287	100	1 204 827	100	2,9	5,8	0,9	91,1	100
194 080,5	15,9	218 230,5	16,1	1,6	7,9	1,5	89,0	100
407 822,5	33,3	446 654	33,9	2,7	4,8	1,2	91,3	100
395 971,5	32,4	437 019	32,3	2,9	5,3	1,4	90,5	100
225 082	18,1	251 323,5	18,6	1,9	7,7	1,7	89,6	100
1 222 956,5	100	1 353 227	100	2,3	6,0	1,4	90,3	100
167 883,5	12,8	192 989,5	12,7	1,4	9,6	2,0	87,0	100
494 332,5	36,3	540 869	35,8	2,2	5,3	1,1	91,4	100
448 844	32,8	498 249,5	32,7	1,9	5,8	1,3	91,0	100
255 711,5	18,7	286 009	18,8	0,6	7,7	2,0	89,7	100
1 366 771,5	100	1 512 067	100	1,7	6,4	1,5	90,4	100
214 125	13,5	241 512	14,0	1,1	8,3	1,9	88,7	100
548 584	34,6	597 273	34,3	1,1	5,9	1,1	91,9	100
516 560,5	32,3	562 699,5	32,3	1,2	5,6	1,4	91,8	100
307 817,5	19,4	337 174,5	19,4	0,5	6,5	1,7	91,3	100
1 587 087	100	1 738 659	100	1,0	6,3	1,4	91,3	100
285 750	18,4	318 658,5	18,7	0,8	7,7	1,8	89,7	100
540 575	34,8	587 343	34,4	1,1	5,5	1,4	92,0	100
468 824,5	30,3	507 979	29,8	1,2	5,3	1,2	92,3	100
258 900,5	16,6	291 857,5	17,1	0,7	8,2	2,6	88,5	100
1 553 950	100	1 705 838	100	1,0	6,4	1,6	91,0	100

9. (59) Steine,

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Quartal und Jahr	Ausfuhr t	in pCt. %	Einfuhr t	in pCt. %	Durchgangs- verkehr t	in pCt. %
1885	I	28 216	17,7	9 635,5	18,8	8 307	12,1
	II	51 856,5	32,5	15 203	29,7	11 860,5	43,3
	III	49 082,5	30,8	15 830,5	30,9	8 854	30,5
	IV	30 370	19,0	10 546,5	20,6	8 860,5	14,1
	Summe	159 525	100	51 215,5	100	27 882	100
1886	I	25 111	16,1	8 820	17,6	8 436	12,7
	II	49 995,5	32,3	17 030,5	33,9	12 384,5	45,7
	III	45 624,5	29,3	15 027	30,0	7 268,5	26,8
	IV	34 792,5	22,4	9 273	18,5	4 021,5	14,5
	Summe	155 523,5	100	50 150,5	100	27 110,5	100
1887	I	24 280,5	16,1	8 885	12,9	3 646	10,4
	II	46 292,5	30,6	19 569	28,3	10 915,5	31,1
	III	46 416	30,7	24 779	35,8	13 604,5	38,7
	IV	34 298,5	22,6	15 952,5	23,0	6 960,5	19,8
	Summe	151 287,5	100	69 185,5	100	35 126,5	100
1888	I	21 362,5	14,0	14 028,5	12,8	4 026,5	9,5
	II	47 330	31,1	30 460,5	27,8	12 264,5	29,1
	III	44 860,5	29,5	33 015,5	34,7	14 095	33,6
	IV	38 603,5	25,4	27 085	24,7	11 695	27,8
	Summe	152 156,5	100	109 589,5	100	42 081	100
1889	I	29 105,5	17,7	21 394,5	17,1	8 889	22,6
	II	49 163	29,9	37 254	29,9	11 726	31,5
	III	47 294,5	28,6	36 426	29,3	9 664,5	25,9
	IV	39 241,5	23,8	29 638	23,8	7 428,5	20,0
	Summe	164 804,5	100	124 712,5	100	37 208	100
1890	I	27 890,5	17,4	27 515	20,7	5 035,5	11,2
	II	49 526,5	30,9	40 732	30,6	15 287	34,0
	III	46 368,5	28,9	35 748	26,6	18 294,5	40,7
	IV	36 508,5	22,8	29 210,5	21,9	6 325,5	14,1
	Summe	160 294	100	133 205,5	100	44 942,5	100

gebrannte u. s. w.

9	10	11	12	13	14	15	16	17
Inlands- verkehr	in pCt.	Im Ganzen	in pCt.	Spalten				zu- sammen Spalten 13 bis 16
				3	5	7	9	
				in pCt. der Spalte 11				
				%	%	%	%	
t	%	t	%	%	%	%	%	%
1 511 989	20,3	1 553 097,5	20,2	1,5	0,6	0,3	97,4	100
2 184 078	29,4	2 262 993	29,5	2,3	0,7	0,5	96,5	100
2 109 224	29,5	2 282 491	29,8	2,3	0,7	0,4	96,7	100
1 524 625	20,5	1 569 402	20,5	1,2	0,7	0,3	97,2	100
7 429 861	100	7 667 983,5	100	2,1	0,7	0,4	96,8	100
1 410 119,5	17,2	1 447 486,5	17,5	1,7	0,6	0,3	97,4	100
2 287 942,5	29,0	2 367 353	29,2	2,1	0,7	0,5	96,7	100
2 395 520,5	30,4	2 463 440,5	30,4	1,3	0,6	0,3	97,3	100
1 784 543,5	22,7	1 832 630,5	22,6	1,3	0,5	0,3	97,4	100
7 878 126	100	8 110 910,5	100	1,3	0,6	0,3	97,3	100
1 742 603,5	18,7	1 779 415	18,6	1,4	0,5	0,3	97,3	100
2 618 686	28,0	2 695 463	28,1	1,7	0,7	0,4	97,3	100
2 826 175,5	30,3	2 909 975	30,3	1,6	0,3	0,5	97,0	100
2 156 170,5	23,1	2 213 382	23,0	1,5	0,7	0,3	97,5	100
9 342 635,5	100	9 598 235	100	1,6	0,7	0,4	97,3	100
1 788 629	16,6	1 828 046,5	16,5	1,3	0,8	0,3	97,5	100
3 239 465	30,0	3 319 520	30,0	1,4	0,9	0,4	97,3	100
3 297 533,5	30,6	3 384 504,5	30,6	1,3	1,1	0,4	97,3	100
2 457 691,5	22,5	2 585 075	22,3	1,5	1,1	0,5	96,3	100
10 768 319	100	11 067 146	100	1,4	1,0	0,4	97,3	100
2 122 314,5	17,4	2 181 203,5	17,4	1,3	1,0	0,4	97,3	100
3 545 801	29,1	3 643 944	29,1	1,4	1,0	0,3	97,3	100
3 737 091	30,7	3 830 476	30,6	1,3	1,0	0,3	97,3	100
2 782 276	22,9	2 858 584	22,3	1,4	1,0	0,3	97,3	100
12 187 482,5	100	12 514 207,5	100	1,3	1,0	0,3	97,4	100
2 540 409,5	21,3	2 600 850,5	21,1	1,1	1,1	0,3	97,6	100
3 545 906	29,6	3 651 451,5	29,0	1,4	1,1	0,4	97,1	100
3 437 932,5	28,7	3 538 843,5	28,7	1,3	1,0	0,5	97,3	100
2 472 888	20,5	2 544 932,5	20,6	1,4	1,1	0,3	97,3	100
11 997 136	100	12 335 578	100	1,3	1,1	0,3	97,3	100

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Quartal und Jahr	Ausfuhr t	in pCt. %	Einfuhr t	in pCt. %	Durchgangs- verkehr t	in pCt. %
1885	I	9 545,5	36,1	15 027,5	32,5	4 209,5	26,5
	II	2 727	10,3	8 620,5	18,6	2 544	15,8
	III	4 934	18,7	9 466	20,5	3 653	22,7
	IV	9 240,5	34,9	13 149,5	28,4	5 629	35,5
	Summe	26 447	100	46 263,5	100	16 035,5	100
1886	I	8 058	31,6	10 306,5	26,4	4 093,5	23,4
	II	3 709,5	14,6	5 492	14,0	2 251,5	12,9
	III	5 458,5	21,4	7 847,5	20,1	3 941,5	22,5
	IV	8 250	32,4	15 405,5	39,5	7 209,5	41,2
	Summe	25 476	100	39 051,5	100	17 496	100
1887	I	6 177,5	23,3	12 918	30,1	5 949	35,8
	II	3 456	13,0	4 564,5	10,6	1 890,5	11,5
	III	5 786,5	21,8	7 577,5	17,7	2 816,5	17,0
	IV	11 172,5	42,0	17 853,5	41,6	5 928	35,7
	Summe	26 592,5	100	42 913,5	100	16 584	100
1888	I	7 089	28,3	17 909	26,9	4 478	29,6
	II	3 727,5	15,0	7 590	11,4	1 918,5	12,7
	III	5 280,5	21,1	14 436,5	21,7	3 311	21,9
	IV	8 907,5	35,6	26 655	40,0	5 406,5	35,8
	Summe	25 010,5	100	66 590,5	100	15 114	100
1889	I	7 213	27,6	19 470	30,0	4 129,5	30,1
	II	3 703,5	14,3	7 655,5	11,7	1 601	11,7
	III	6 176	23,7	13 474,5	20,4	3 038,5	22,3
	IV	8 995	34,5	21 253	37,5	4 933,5	36,0
	Summe	26 087,5	100	64 853	100	13 702,5	100
1890	I	6 456,5	27,5	16 959,5	31,9	2 310	36,1
	II	3 735	16,1	6 963	13,1	855	13,4
	III	5 839,5	25,1	10 126	19,0	1 307,5	20,4
	IV	7 196,5	31,0	19 173	36,0	1 925,5	30,1
	Summe	23 227,5	100	53 221,5	100	6 398	100

Petroleum.

9	10	11	12	13	14	15	16	17
Inlands- verkehr	in pCt.	Im Ganzen	in pCt.	Spalten				Zu- sammen Spalten 13 bis 16
				3	5	7	9	
				in pCt. der Spalte 11				
				%	%	%	%	
99 243,5	27,5	128 026	28,5	7,5	11,7	3,3	77,5	100
40 802,5	11,5	54 694	12,5	5,0	15,8	4,7	74,5	100
82 243	22,8	100 296	22,3	4,9	9,4	3,7	82,0	100
138 453	38,4	166 472	37,0	5,5	7,9	3,4	83,2	100
360 742	100	449 488	100	5,9	10,3	3,6	80,2	100
111 921,5	28,9	134 379,5	28,7	6,0	7,7	3,0	83,3	100
41 622	10,8	53 075	11,5	7,0	10,4	4,2	78,4	100
81 465	21,4	98 712,5	21,0	5,5	7,9	4,0	82,6	100
151 750,5	39,2	182 615,5	39,0	4,5	8,4	3,9	83,2	100
386 759	100	468 782,5	100	5,5	8,4	3,7	82,4	100
114 250,5	27,6	139 295	27,8	4,4	9,3	4,5	82,0	100
48 916	11,8	58 827	11,8	5,9	7,8	3,2	83,1	100
89 988	21,7	106 168,5	21,3	5,4	7,1	2,7	84,8	100
161 221,5	38,9	196 175,5	39,2	5,7	9,1	3,0	82,2	100
414 376	100	500 466	100	5,3	8,6	3,3	82,8	100
116 545,5	27,0	146 021,5	27,1	4,8	12,3	3,0	79,9	100
55 835,5	12,9	69 071,5	12,9	5,4	11,0	2,8	80,8	100
93 169,5	21,6	116 203,5	21,6	4,5	12,4	2,8	80,3	100
165 708	38,5	206 677	38,4	4,5	12,9	2,6	80,2	100
431 258,5	100	537 973,5	100	4,6	12,4	2,8	80,2	100
137 168,5	28,4	167 981	28,6	4,5	11,6	2,5	81,6	100
57 294,5	11,9	70 254,5	12,0	5,5	10,9	2,3	81,5	100
106 459,5	22,1	129 148,5	22,0	4,8	10,5	2,3	82,4	100
181 181,5	37,6	219 363	37,4	4,1	11,1	2,2	82,6	100
482 104	100	586 747	100	4,4	11,1	2,3	82,2	100
132 632	26,9	158 388	26,6	4,1	10,7	1,4	83,8	100
63 871	12,5	75 424	12,7	5,0	9,3	1,2	84,5	100
114 362,5	22,3	131 635,5	22,1	4,4	7,7	1,0	86,9	100
20 056	39,3	229 351	38,6	3,1	8,4	0,8	87,7	100
511 951,5	100	594 798,5	100	3,9	9,0	1,1	86,0	100

11. (1—70) Gesamt-Güterverkehr

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Quartal und Jahr	Ausfuhr	in pCt.	Einfuhr	in pCt.	Durchgangs- verkehr	in pCt.
		t	%	t	%	t	%
1885	I	2 538 558,5	26,0	1 790 476,5	26,5	360 114,5	23,9
	II	2 219 696,5	22,7	1 468 085,5	22,7	388 192,5	25,8
	III	2 374 949	24,3	1 503 058,5	23,9	378 499	25,9
	IV	2 639 077,5	27,0	1 761 211,5	27,3	377 855	25,1
	Summe	9 772 281,5	100	6 462 832	100	1 504 661	100
1886	I	2 531 330,5	26,6	1 593 857,5	26,7	355 691	23,5
	II	2 102 972	22,1	1 249 230,5	21,0	364 526,5	24,1
	III	2 271 543	23,9	1 412 797,5	23,7	375 551	24,9
	IV	2 607 619	27,4	1 710 326,5	28,6	414 995	27,5
	Summe	9 513 464,5	100	5 966 212	100	1 510 763,5	100
1887	I	2 608 464,5	26,9	1 729 538	23,1	420 825,5	23,8
	II	2 135 647,5	21,9	1 483 412	20,0	430 283,5	24,3
	III	2 206 351	22,7	1 755 921,5	23,7	441 100,5	24,9
	IV	2 763 795	28,5	2 438 230,5	32,9	477 110	27,0
	Summe	9 714 258	100	7 407 102	100	1 769 319,5	100
1888	I	2 598 691	25,4	2 239 059	24,6	465 658,5	24,3
	II	2 156 747	21,0	2 035 638	22,1	485 078,5	25,5
	III	2 454 858	23,9	2 077 966	22,8	408 380	24,1
	IV	3 039 118,5	29,7	2 742 481	30,3	500 410	26,0
	Summe	10 249 414,5	100	9 095 144	100	1 919 527	100
1889	I	2 805 321,5	27,3	2 517 024	25,0	465 093	22,6
	II	2 156 228,5	21,0	2 185 622	21,7	506 382,5	24,6
	III	2 545 488	24,7	2 466 766	24,5	543 733,5	26,4
	IV	2 773 977	27,0	2 895 269	28,8	543 151,5	26,4
	Summe	10 281 015	100	10 064 681	100	2 058 360,5	100
1890	I	2 748 300,5	24,9	2 776 466	27,1	550 527	26,9
	II	2 428 638	22,0	2 265 819	22,1	556 190,5	27,3
	III	2 738 864	24,8	2 402 308	23,5	467 210	22,8
	IV	3 115 329,5	28,5	2 794 517	27,3	472 816	23,1
	Summe	11 031 192	100	10 239 110	100	2 046 743,5	100

auf den deutschen Eisenbahnen.

9	10	11	12	13	14	15	16	17
Inlands- verkehr	in pCt.	Im Ganzen	in pCt.	Spalten 3 5 7 9 in pCt. der Spalte 11				zu- sammen Spalten 13 bis 16
t	‰	t	‰	‰	‰	‰	‰	‰
22 897 642	24,3	27 526 791,3	24,7	9,2	6,3	1,3	83,2	100
21 721 496	23,3	26 797 470,3	23,3	8,6	5,7	1,3	84,3	100
23 200 896	24,8	27 457 402,3	24,7	8,7	5,5	1,4	84,4	100
25 640 422,3	27,4	30 418 566,3	27,4	8,7	5,8	1,3	84,3	100
93 460 456,3	100	111 200 231	100	8,8	5,8	1,4	84,0	100
21 779 975,3	22,3	26 260 854,3	23,1	9,6	6,1	1,4	82,9	100
22 378 100	23,3	26 094 829	22,9	8,0	4,8	1,4	85,9	100
24 446 652	25,3	28 506 543,3	25,1	8,0	4,9	1,3	85,8	100
28 019 807,3	29,0	32 752 748	28,9	8,0	5,2	1,3	85,3	100
96 624 535	100	113 614 975	100	8,4	5,3	1,3	85,0	100
23 732 817	22,9	28 491 645	23,3	9,2	6,1	1,4	83,3	100
24 059 276,3	23,3	28 108 619,3	23,0	7,6	5,3	1,3	85,6	100
26 319 661	25,3	30 723 034	25,1	7,3	5,7	1,4	85,7	100
29 219 326	28,3	34 898 461,3	28,6	7,9	7,0	1,4	83,7	100
103 331 080,3	100	122 221 760	100	7,9	6,1	1,4	84,6	100
24 989 617,3	22,0	30 293 026	22,4	8,6	7,1	1,3	82,3	100
27 130 614	23,9	31 808 077,3	23,6	6,7	6,4	1,3	85,4	100
29 288 263,3	25,3	34 289 467,3	25,4	7,2	6,1	1,4	85,3	100
32 247 516	28,3	38 529 525,3	28,6	7,9	7,1	1,3	83,7	100
113 656 011	100	134 920 096,3	100	7,6	6,7	1,4	84,3	100
27 388 407,3	22,0	33 125 846	22,6	8,3	7,6	1,4	82,3	100
27 872 868	22,3	32 721 101	22,3	6,6	6,7	1,3	85,3	100
32 676 293,3	26,3	38 232 281	26,1	6,7	6,3	1,4	85,4	100
36 292 135,3	29,3	42 504 533	29,0	6,3	6,3	1,3	85,4	100
124 179 704,3	100	146 583 761	100	7,0	6,9	1,4	84,7	100
30 335 938,3	23,6	36 411 292	24,0	7,3	7,6	1,3	83,4	100
30 729 762,3	24,0	35 980 410	23,7	6,8	6,3	1,3	85,4	100
32 268 688,3	25,1	37 877 070,3	25,0	7,3	6,4	1,3	85,1	100
35 080 002	27,3	41 412 664,3	27,3	7,3	6,7	1,1	84,7	100
128 364 391,3	100	151 681 437	100	7,3	6,7	1,4	84,6	100

Stückgutversand von und nach entfernt von der Eisenbahnstation gelegenen Orten (Güternebenstellen).

Von

Dr. jur. Drilling, Eisenbahnverkehrskontrolleur in Altena.

Durch Ministerialerlaß vom 17. Mai 1889 sind die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, sich darüber gutachtlich zu äußern, ob in ihrem Verkehrsbereich für solche Ortschaften, welche einer Eisenbahnverbindung entbehren, der Stückgutverkehr nach und von der Bahn gegenüber dem bisherigen Zustande wesentlich verbessert werden könne, indem die Einrichtung einer regelmäßigen bahnseitigen An- und Abfuhr von Stückgut zwischen der nächsten Bahnstation und den in Frage kommenden Orten unter Bestellung von Güteragenten an den letzteren ins Auge gefaßt werde. Durch Erlaß vom 21. Oktober 1889 wurden dann ferner bei den Direktionen Elberfeld, Berlin und Erfurt Versuche angeordnet und die Grundzüge mitgetheilt, welche bei der Einrichtung bahnamtlicher „Güternebenstellen“ beachtet werden sollen. (Archiv 1890 S. 414).

In Ausführung dieses letzteren Erlasses sind während des verflossenen Rechnungsjahres 1890/91 im Verkehrsbereich des Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes Altena, Direktionsbezirk Elberfeld, an mehreren Orten Güternebenstellen — im Ganzen 10, welche Zahl nach unserer Ueberschau bis dahin von keinem anderen Betriebsamte erreicht worden ist, — eingerichtet und mit denselben recht befriedigende Erfolge erzielt worden.

Es dürfte deshalb nicht unerwünscht sein, die im Bezirk des Betriebsamtes Altena gebräuchliche Art der Einrichtung, sowie die daselbst erzielten Erfolge auch an dieser Stelle im Einzelnen bekannt zu geben.

Zu dem Ende wollen wir nachstehend zunächst die gebräuchlichen Entwürfe zu dem mit dem Güteragenten abzuschließenden Verträgen und den zu erlassenden Bekanntmachungen, sowie eine besondere Uebersicht über die einzelnen Güternebenstellen, die zugehörigen Orte, die beförderten Gewichtsmengen u. s. w. mittheilen und alsdann eine kurze Besprechung der erzielten Erfolge anschließen.

Vertrag.

Zwischen der Eisenbahnverwaltung, vertreten durch das Königliche Eisenbahnbetriebsamt zu Altena einerseits, und dem Herrn N. N. zu X. andererseits, ist heute folgender Vertrag geschlossen:

§ 1.

Die Eisenbahnverwaltung beabsichtigt die Einrichtung einer bahnseitigen An- und Abfuhr von Eil- und Frachtstückgütern zwischen der Station Y. und den Orten A., B., C. und X., unter gleichzeitiger Errichtung einer Güternebenstelle in X.

Herr N. N. übernimmt diese An- und Abfuhr der mit der Eisenbahn ankommenden bezw. der mit derselben abgehenden Stückgüter, sowie ferner die Verwaltung der genannten Güternebenstelle und führt in dieser Eigenschaft die Bezeichnung „Güteragent“.

Angeschlossen von der An- bezw. Abfuhr bleiben jedoch:

- a) diejenigen Stückgüter, deren An- oder Abfuhr vom Versender oder Empfänger selbst besorgt wird;
- b) Stückgut im Einzelgewicht von mehr als 500 kg oder in einer zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit oder Form;
- c) Gut, welches von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen ist, sowie Gut, welches sich seiner Natur nach zu einer Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignet;
- d) lebende Thiere.

Ob und inwieweit solche Güter, welche nach dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands zur Eisenbahnbeförderung nur bedingungsweise zugelassen sind, an- und abgefahren werden sollen, bleibt der Bestimmung des königl. Eisenbahnbetriebsamts vorbehalten und wird eintretenden Falles besonders bekannt gemacht werden.¹⁾

§ 2.

Unternehmer unterwirft sich den Bestimmungen des Betriebsreglements, den von Königl. Eisenbahndirektion zu Elberfeld oder dem Königl. Eisenbahnbetriebsamte zu Altena hinsichtlich der Güterabfertigung erlassenen oder noch zu erlassenden Vorschriften, insbesondere auch den allgemeinen Abfertigungsvorschriften und den dazu ergehenden Aenderungen, sowie den Bestimmungen der jetzigen und zukünftigen Tarife und Reglements der Königl. Eisenbahndirektion zu Elberfeld.

§ 3.

Der Rollbezirk umfasst die Orte A., B., C. und X.

§ 4.

Das auf Station Y. ankommende Gut hat der Unternehmer den innerhalb des Rollbezirks wohnenden Empfängern an deren Behausung zuzuführen, für außerhalb des Rollbezirks wohnende Empfänger bestimmtes Gut dagegen, wenn dieselben ein dahingehendes Verlangen bei der Güterabfertigungsstelle Y. ein für alle Mal schrift-

¹⁾ Durch den Schlusssatz ist auch die Beförderung der nur bedingungsweise zum Transport mit der Eisenbahn zugelassenen Güter dem thatsächlichen Bedürfnisse entsprechend ermöglicht.

lich gestellt haben, bis zur Nebenstelle X. zu befördern, daselbst anzuhewahren und demnächst an dieselben anzuliefern. In welcher Weise die Avisirung dieser auswärts wohnenden Empfänger erfolgt, bestimmt die Eisenbahnverwaltung.

§ 5.

Das zur Eisenbahnbeförderung bestimmte Versandgut hat der Unternehmer bei den innerhalb des Rollbezirks wohnenden Versendern auf vorüberige Anmeldung aus deren Behausung abzuholen, welches wie auch das ihm unterwegs auf der Fahrt von X. nach Y. etwa angebotene Gut als Bestätter anzunehmen und dasselbe daher, ohne es erst der Nebenstelle zuzuführen, ohne weitere Behandlung nach Y. weiter zu befördern.

Dagegen gilt das ihm an der Nebenstelle in X. übergebene Gut als der Station Y. unmittelbar übergeben und ergeben sich hieraus die dem Unternehmer obliegenden, im folgenden Paragraphen — 6 — bezeichneten Verpflichtungen.

§ 6.

Bei der Annahme der Güter an der Nebenstelle sind die hierfür eisenbahnseitig erlassenen Vorschriften zu beachten. Demgemäß sind namentlich die angelieferten Güter auf Annahmefähigkeit, Verpackung, Signirung und Uebereinstimmung mit dem Frachtbriefe bezüglich Bezeichnung, Verpackungsart und Stückzahl, sowie die Frachtbriefe und sonstigen Begleitpapiere auf ihre Hinlänglichkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Darauf ist stets Verwiegung des Gutes vorzunehmen und zwar thunlichst in Gegenwart des Auflieferers und das ermittelte Gewicht in die bezügliche Spalte des Frachtbriefes einzutragen. Ergiebt die Verwiegung ein geringeres Gewicht als das im Frachtbrief vom Versender angegebene, so ist die Berichtigung des Gewichtes thunlichst vom Auflieferer im Frachtbriefe anerkennen zu lassen. Sodann ist der Frachtbrief mit Wiege- und Annahmestempel zu versehen.

Bei der Empfangnahme der abzubolenden und der unterwegs angebotenen Güter ist im Wesentlichen nur die vorgenannte Prüfung des Gutes und Frachtbriefes vorzunehmen.

§ 7.

Die Ablieferung der ankommenden Güter erfolgt unter Abgabe der Frachtbriefe und Einziehung der Frachten auf Grund von Ablieferkarten, welche dem Unternehmer von der Güterabfertigungsstelle Y. übergeben werden und an dieselbe spätestens am 9. Tage mit den eingegangenen Frachten und den an Quittungsstatt abgegebenen quittirten Avisen abzuliefern sind. Sollte bis dahin ein an der Nebenstelle anzulieferndes Gut noch nicht abgeholt sein, so hat der Unternehmer den Frachtbrief im Pausverfahren auf eine neue Ablieferkarte aufzutragen und eine Ausfertigung derselben an die Güterabfertigungsstelle Y. abzugeben.

Der Unternehmer hat bezüglich der mit der Eisenbahn ankommenden Güter den Empfängern gegenüber die Verpflichtung des letzten Frachtführers. Als solcher ist er gehalten, die bei Auslieferung etwa entdeckten Gewichts- und sonstigen Mängel in Gegenwart von unparteilichen Zeugen, möglichst auch in Gegenwart des Empfängers, genau festzustellen, auf dem Frachtbriefe zu bescheinigen und hiervon der Güterabfertigungsstelle Y. alsbald Meldung zu machen. Bei Annahmeverweigerung hat er die Erklärung des Empfängers hierüber entgegen zu nehmen und thunlichst auf dem Frachtbriefe vermerken zu lassen. Im Falle eines Ablieferungshindernisses hat er das Gut bei der Nebenstelle einstweilen auf Lager zu nehmen, die zugehörigen Papiere dagegen in der von der Eisenbahnverwaltung zu bestimmenden Weise un-

verzüglich an die Güterabfertigungsstelle Y. zur Einholung der Verfügung des Absenders zurückzusenden. Der Unternehmer soll auch berechtigt sein, leicht verderbliche Sachen unter Beobachtung der eisenbahnseitig hierüber erlassenen oder noch zu erlassenden Vorschriften nach eigenem Ermessen zu verkaufen. Den nothwendig gewordenen Verkauf aller übrigen Sachen leitet die Güterabfertigungsstelle Y.

§ 8.

Die Nebenstelle, welche durch ein dem Agenten von dem königl. Eisenbahnbetriebsamte unentgeltlich zu überweisendes Schild äußerlich kenntlich gemacht werden wird, ist zu den von dem königl. Eisenbahnbetriebsamte festgesetzten und öffentlich bekannt gemachten Zeiten geöffnet zu halten.

Der für die Aufbewahrung der Güter erforderliche Raum ist vom Unternehmer vorzuhalten. Soweit für die Nebenstellen nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung Ausstattungsgegenstände erforderlich sind, werden solche eisenbahnseitig beschafft und unterhalten.¹⁾

§ 9.

Ueber die an der Nebenstelle angenommenen und auch über die abgeholt und unterwegs empfangenen Güter führt der Unternehmer nach näherer Weisung der Eisenbahnverwaltung ein von dieser zu lieferndes Annahmebuch, auf Grund dessen auch die Uebergabe an die Güterabfertigungsstelle in Y. bewirkt wird. Die Eintragung in das Annahmebuch kann auch vom Auflieferer selbst geschehen. Mit dem Annahmebuch verbunden ist zugleich ein Dienstbuch, in welches besondere Vorkommnisse, Anfragen des Publikums an die Güterabfertigungsstelle Y., z. B. über Tarifsätze, sowie die von letzterer ertheilten Antworten u. dergl. einzutragen sind.²⁾

§ 10.

Die Anmeldung der zum Abholen bestimmten Güter kann beim Unternehmer schriftlich oder mündlich erfolgen.

In X. ist bei der Nebenstelle und in A., B. und C. in einem nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung geeigneten Hause je ein eisenbahnseitig zu lieferndes Anmeldebuch bereit zu legen.³⁾

¹⁾ Ein besonderer, lediglich der Nebenstelle dienender Raum ist bei der verhältnismäßig geringen Benützung derselben der Regel nach nicht erforderlich.

An Ausstattungsgegenständen sind bislang im Bezirk Altena neben dem Schilde noch ein Wage- und ein Annahmestempel, sowie eine Waage mit einer Tragfähigkeit von etwa 500 kg geliefert worden. Die beiden Stempel erscheinen indessen nach den gemachten Erfahrungen ebenfalls entbehrlich, da die Abstempelung erst bei der Mutterstation erfolgen kann.

²⁾ Das Annahmebuch hat folgende Spalten:

Tag der Uebernahme, Name des Versenders, Kollizahl, vom Versender gegebenes Gewicht, Empfangstation, von dem Agenten bezw. der Eisenbahn ermitteltes Gewicht, Quittung. Am Ende desselben sind einige Bogen Papier eingeheftet, welche als Dienstbuch dienen.

³⁾ Anfänglich wurden versuchsweise Güteranmeldekasten beschafft; es genügt indessen vollständig, die Auslegung von Anmeldebüchern mit folgenden Spalten: Angemeldet am, Abzuholen bei, Ungefährs Gewicht, Abgeholt am.

Die Auslegung der Bücher erfolgt gewöhnlich bei Wirthen.

§ 11.

Der Unternehmer verpflichtet sich, den Rollbezirk in jeder Richtung wöchentlich Mal — der Regel nach am (Name der Werktag), bezw. täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, nach dem von dem königl. Eisenbahnbetriebsamt festgesetzten und nach dem Ermessen des letzteren der jederzeitigen Abänderung im Wege der Verfügung unterliegenden Fahrplan zu durchfahren. Die bei der Abfahrt von X. bei der Nebenstelle und von Y. bei der Güterabfertigungsstelle vorhandenen Güter sind am selben Tage abzufahren. Auch die angemeldeten Güter sind thunlichst am Tage der fälligen Fahrt abzubolen und anzufahren.

Bei eintretendem Bedarf ist der Unternehmer nach dem Ermessen der Güterabfertigungsstelle Y. auch an anderen, als den oben festgesetzten Tagen zur An- und Abfuhr verpflichtet. Bei unterlassener Abfuhr der Güter hat der Unternehmer das tarifmäßige Lagergeld zu entrichten. Entschädigungsansprüche wegen verspäteter An- oder Ablieferung regelt die Eisenbahnverwaltung auf Kosten des Unternehmers. Vorläufig wird festgesetzt, daß die Anfuhr vormittags erfolgt und die Abfuhr mittags beginnt.

Die zu stellenden Fuhrwerke müssen für raschen, sicheren und völlig trockenen Transport der Güter in jeder Beziehung geeignet sein. Genügt das vom Unternehmer gestellte Fuhrwerk nach Ansicht der Güterabfertigungsstelle in Y. nicht, so ist letztere berechtigt, falls ihrer Aufforderung um Bereitstellung eines tanglichen Fuhrwerks seitens des Unternehmers nicht baldmöglichst Folge gegeben wird, auf Kosten und Gefahr des Unternehmers Hilfsfuhrwerk anzunehmen.

§ 12.

Bei der Anbringung der zum Versand bestimmten Güter in Y. ist der Güterabfertigungsstelle daselbst das Annahmebuch vorzulegen, in welchem der Lademeister über die empfangenen Güter Quittung zu leisten hat.

Ueber einzuziehende Frankaturfrachten auf abgeholte, unterwegs erhaltene oder bei der Nebenstelle in X. angenommene Güter werden dem Unternehmer seitens der Güterabfertigungsstelle Frankaturrechnungen gegeben, auf Grund deren die Einziehung der Beträge erfolgt. Wegen der Einziehbarkeit dieser Beträge hat sich Unternehmer bei der Uebernahme der Güter sicher zu stellen. Die Bildung von Sammeladungen aus den abgelieferten Stückgütern für eigene Rechnung des Unternehmers ist bei einer Strafe von 100 M für jeden Fall verboten.

§ 13.

Unternehmer hat die übernommenen Geschäfte, insbesondere das Anladen der abzufahrenden Güter auf seine Wagen und deren Zustellung, sowie die Anbringung der anzufahrenden Güter bis auf die Ladebühne der Bahn ohne bahnseitige Hilfe zu besorgen.

Der Unternehmer und dessen Lente haben die Anordnungen der Bahnbeamten zu befolgen.

Wenn der Unternehmer Güter zum Transport annimmt, welche die Güterabfertigungsstelle Y. wegen schlechter Verpackung oder aus sonstigen Gründen nach Maßgabe der betreffenden Bestimmungen zurückweist, so hat der Unternehmer auf Rollgeld keinen Anspruch, muß vielmehr die Güter unentgeltlich zurückliefern. Für hieraus entstehende Entschädigungsansprüche wegen Nichterfüllung eines Vertrages hat Unternehmer die Eisenbahnverwaltung schadlos zu halten. Der Unternehmer

und dessen Leute haben sich dem Publikum gegenüber eines höflichen Betragens zu heftigen. Trinkgelder zu verlangen, ist den Leuten des Unternehmers streng verboten. Im Uebertretungsfalle wird solches mit einer vom königl. Eisenbahnbetriebsamte festzusetzenden und von dem Herrn N. N. als Selbstschuldner zu zahlenden Geldstrafe bis zum Betrage von 3 M zu Gunsten der Eisenbahnbetriebskrankenkasse geahndet; im Wiederholungsfalle verpflichtet sich der Unternehmer, den Zuwiderhandelnden zu entlassen.

§ 14.

Für Beschädigungen und Verluste jeder Art, welche von dem Augenblicke der Uebernahme der an- bzw. abzufahrenden, sowie der an der Nebenstelle in X. anzunehmenden bzw. anzuliefernden Güter bis zu deren Ablieferung entstehen, ist der Unternehmer allein verantwortlich. Durch die ohne Vorbehalt vom Unternehmer geschehene Uebernahme der Güter erkennt derselbe an, daß die Uebergabe in einem äußerlich unverletzten Zustande stattgefunden habe und ist dann für alle sich bei der Ablieferung vorfindenden Mängeln, wie die damit zusammenhängenden inneren Beschädigungen zum Schadensersatz verpflichtet.

In jedem Falle, in welchem der Unternehmer die Verantwortung trägt, wird ohne Zuziehung desselben der an Beschädigte zu leistende Ersatz durch die Eisenbahnverwaltung festgesetzt. Einigt sich daher die letztere mit den Personen, welche Beschädigungen an Gütern oder Verlust derselben erlitten, im Wege des Vergleichs, so hat der Unternehmer dem Abkommen sich unbedingte zu unterwerfen.

§ 15.

Der Unternehmer verpflichtet sich, den schriftlichen und auch den Geldverkehr zwischen der Güterabfertigungsstelle Y. einerseits und den Versendern und Empfängern des Rollbezirks andererseits unentgeltlich zu vermitteln. Demgemäß hat er die der Güterabfertigungsstelle Y. obliegenden Zahlungen, wie Nachnahmen, überhöhte Frachten, angewiesene Entschädigungen u. s. w. und auch die Einziehung der an diese Abfertigungsstelle zu zahlenden Beträge zu besorgen.

Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, über die auf die Abfertigung und Beförderung von Gütern Bezug habenden Anfragen des Publikums — erforderlichen Falls nach vorheriger Erkundigung bei der Güterabfertigungsstelle Y. — Auskunft zu geben und etwaige mündliche Erklärungen, z. B. solche auf Aufforderung zur Verfügung über verweigerte Güter, welche Erklärungen an ihn mit derselben Wirkung wie an die Güterabfertigungsstelle Y. abgegeben werden können, entgegen zu nehmen und unter Benutzung seines Dienstbuches — § 9 — an die Güterabfertigungsstelle in Y. zu vermitteln.

§ 16.

Als Vergütung für die An- und Abfuhr der Güter erhält der Unternehmer, mögen dieselben bloß bestättet oder auch an der Nebenstelle abgefertigt werden, Rollgelder nach folgender Taxe:¹⁾

Die Eisenbahnverwaltung ist bei eintretendem Bedürfnis berechtigt, durch einseitige Verfügung eine Ermäßigung dieser Rollgelder anzuordnen; dieselbe wird sich jedoch dieserhalb vorher mit Herrn N. N. benehmen.

¹⁾ Siehe Anmerkung zu der Uebersicht S. 866 Sp. Rollgeld.

Außerdem erhält der Agent die nach Maßgabe des deutschen Gütertarifs Theil I für besondere Nebenleistungen zu berechnenden Nebengebühren; hierzu sind zu rechnen:

- a) Gebühr für die Ausfertigung von Frachtbriefen,
- b) Gebühr für die Sigelung der Kolli,
- c) für Ausfertigung und Beigabe der Begleitdokumente,
- d) Wägegeld für verlangtes Nachwiegen angekommener Güter,
- e) Lagergeld, wenn das Gut an der Nebenstelle über die eisenbahnseitig zu bestimmende lagerzinsfreie Zeit hinauslagert.

§ 17.

Die dem Unternehmer zustehenden Beträge werden ihm in folgender Weise gezahlt:

Bei Frankosendungen und den ohne Fraukatur für die Rollgelder ankommenden Gütern erfolgt die Einziehung der Bestättergelder mit den Frachten u. s. w. zusammen durch den Fuhrmann und werden diese Rollgelder nicht an die Güterkasse, sondern an den Unternehmer abgeliefert. Die durch Nachnahme seitens der Güterabfertigungsstelle zur Erhebung kommenden Rollgelder werden dem Unternehmer bei der Güterabfertigungsstelle gutgeschrieben. Die Nebengebühren bei ankommenden Gütern werden vom Empfänger eingezogen, diejenigen bei abgehenden Gütern dagegen durch Nachnahme seitens der Güterabfertigungsstelle erhoben. Zur Kontrolle sind erstere in einem besondern Buche fortlaufend einzutragen, letztere dagegen in dem Annahmefache nachrichtlich zu vermerken. Alle Nebengebühren sind vom Unternehmer auf dem Frachtbrieft an gehöriger Stelle vorzumerken.

§ 18.

Dem Unternehmer wird bei der Güterabfertigungsstelle Y. ein Konto eröffnet.

§ 19.

Dem Konto werden zur Last geschrieben die zur Einziehung aufgegebenen Fraukatur- und Ueberweisungsbeträge, die von dem Unternehmer nach diesem Verträge zu zahlenden Entschädigungen, sowie die Strafen für seine Leute, endlich die ihm von der Güterabfertigungsstelle zur Auszahlung an Empfangsberechtigte übergebenen Beträge wie: Nachnahmen der Versender, überhobene Frachten, angewiesene Entschädigungen, sowie zu wenig erhobene Frachtbeträge, welche nachträglich einzuziehen sind u. s. w.

Gutgeschrieben werden dagegen alle Rollgelder und Nebengebühren, soweit sie nicht von dem Agenten sofort haar eingezogen werden, besonders auch die seitens der Güterabfertigungsstelle nachgenommenen Rollgelder und Nebengebühren, anzugezahlte Nachnahmen, abgeführte Baarbeträge, endlich alle Einziehnungsanträge welche nicht ausgeführt werden konnten, wieder zurückgebrachte Differenzscheine u. s. w. — Der Unternehmer ist berechtigt, jederzeit von dem Konto Einsicht zu nehmen. Die Abrechnung und Anzahlung etwaigen Guthabens erfolgt allmonatlich.

§ 20.

Für die Erfüllung aller in diesem Verträge übernommenen Verbindlichkeiten und für alle vom Unternehmer zu vertretende Entschädigungen stellt derselbe eine

Kautio von . . . M¹⁾, die als Faustpfand gilt und aus welcher sich die Eisenbahnverwaltung ohne gerichtliches Verfahren auf dem kürzesten Wege befriedigen kann. Sollte behufs Deckung einer Verbindlichkeit des Unternehmers ein Abzug von der Kautio erfolgt sein, so ist Unternehmer zur unverzüglichen Ergänzung der Kautio verpflichtet. Die Kautio wird beim Königl. Eisenbahnbetriebsamt Altena entweder haar oder in vom Deutschen Reich oder von einem deutschen Bundesstaat ausgehenden bzw. verhängten Werthpapieren hinterlegt; auch die Annahme eines Sparkassenbuchs nach Ermessen der Eisenbahnverwaltung soll eventl. nicht ausgeschlossen sein. Wird die Kautio in haar geleistet, so findet eine Verzinsung nicht statt. Bei Staatspapieren werden dem Unternehmer die Zinsscheine auf 2 Jahre belassen.

§ 21.

Eine gänzliche oder theilweise Uebertragung des Unternehmens an andere Personen darf ohne Einwilligung des königl. Eisenbahnbetriebsamts nicht stattfinden.

§ 22.

Bezüglich aller über die Erfüllung dieses Vertrages entstehenden Streitigkeiten zwischen dem Agenten und dem königl. Eisenbahnbetriebsamt entscheidet endgültig die Königl. Eisenbahndirektion zu Elberfeld, indem Unternehmer auf die Beschreitung des Rechtsweges verzichtet.

§ 23.

Dieser Vertrag nimmt am . . . seinen Anfang und sind beide Parteien berechtigt, ihn mit Frist von drei Monaten zu kündigen. Die Eisenbahnverwaltung kann jedoch den Vertrag sofort auflösen, wenn der Unternehmer in Konkurs verfällt, seinen Wohnsitz verlegt oder länger als vier Wochen dem Geschäft persönlich vorzustehen verhindert ist und wenn er den Vertrag nicht inne hält.

Der Unternehmer seinerseits soll dagegen berechtigt sein, schon mit Frist von einem Monat zu kündigen, wenn er bei dem Vertrage nicht seine Rechnung finden kann.

Im Falle des Todes des Unternehmers soll den Erben wie der Eisenbahnverwaltung eine Kündigungsfrist von einem Monat zustehen.

In allen Fällen kann die Kündigung nicht mündlich, sondern nur entweder durch Gerichtsvollzieherakt oder schriftlich geschehen. Dieselbe tritt stets mit dem Ersten des folgenden Monats in Kraft.

§ 24.

Die durch diesen doppelt angefertigten Vertrag, von welchem jede Partei eine von beiden unterschriebene Anfertigung erhalten hat, entstehenden Stempelkosten werden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen getragen.

Altena, den

X., den

Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

Der Unternehmer und Güteragent.

¹⁾ 200–300 M Kautio reichen aus.

Bekanntmachung I.¹⁾

Güternebenstelle X.

Am wird in dem Orte X. eine zum Dienstbereich der Güterabfertigungsstelle in Y. gehörende Güternebenstelle errichtet, deren Bezirk außer X. noch die Orte A., B. und C. umfasst.

Die Verwaltung der Nebenstelle ist dem Güteragenten Herrn N. N. in X. übertragen.

Die Nebenstelle dient zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahnstückgütern aller Art, insoweit nicht bestimmte Ausnahmen festgesetzt und öffentlich bekannt gemacht sind.

Die Güter, welche auf der Station Y. für die im Bezirk der Nebenstelle wohnenden Empfänger ankommen, werden in deren Bebauung bahnamtlich eingestellt, falls nicht die Empfänger in vorgeschriebener Weise der Güterabfertigungsstelle in Y. angezeigt haben, daß sie ihre Güter bei dieser selbst abholen oder sich anderer Fuhrunternehmer bedienen wollen.

Außerhalb des Bezirks der Nebenstelle wohnenden Empfängern werden, wenn sie ein dahingehendes Verlangen bei der Güterabfertigungsstelle in Y. ein für alle Mal schriftlich gestellt haben, ankommene Güter nach vorheriger Avisirung an der Nebenstelle während bestimmter, öffentlich bekannt gemachter Dienststunden ausgeliefert.

Die zur Beförderung mit der Eisenbahn von Station Y. ans bestimmten Güter werden aus der Behausung der im Bezirk der Nebenstelle wohnenden Versender nach vorheriger Anmeldung abgeholt. In welcher Weise diese Anmeldung zu geschehen hat, wird öffentlich bekannt gemacht. Auch können solche Güter während der Dienststunden bei der Nebenstelle selbst angeliefert werden.

Das dem Agenten an der Nebenstelle in X. zur Beförderung mit der Eisenbahn übergebene Gut wird der Agent auf der Nebenstelle mit derselben Wirkung abfertigen, als wenn dasselbe bei der Güterabfertigungsstelle Y. angeliefert wäre.

Der Güteragent wird außerdem die den Güterabfertigungsstellen bei Annahme und Ansage von Gütern obliegenden Verrichtungen gegen Erhebung der in dem Tarife jeweils vorgesehenen Gebühren ausführen. Die Beförderung der Güter zwischen der Nebenstelle X. und der Güterabfertigungsstelle Y. ist ebenfalls dem Agenten mit den Pflichten eines amtlichen Bestätters übertragen und wird nach einem bestimmten, öffentlich bekannt gemachten Fahrplan ausgeführt. Die dem Agenten und Bestätters für die An- und Abfuhr bzw. die Abfertigung der Güter entstehenden festen Gebühren werden öffentlich bekannt gemacht.

Der Agent wird außerdem, ohne Anspruch auf Entgelt, alle den Güterverkehr betreffenden Anfragen, z. B. über Tarifsätze, ferner Erklärungen, Bestellungen u. dergl. vermitteln, sowie die Zahlungen, welche von der Güterabfertigungsstelle in Y. an die im Rollbezirk wohnenden Empfänger zu leisten sind, besorgen und umgekehrt die von Bewohnern des Rollbezirks an die Güterabfertigungsstelle in Y. geschuldeten Beträge einziehen.

¹⁾ Bekanntmachung I dient der Veröffentlichung durch die Zeitungen, wobei einmalige Aufnahme genügt. Außerdem werden beide Bekanntmachungen durch dauernden Anschlag an der Mutterstation und an der Nebenstelle zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Alle nach Vorstehendem erforderlichen Bekanntmachungen über den Ausschluss gewisser Güter, die Art der Anmeldung zum Abholen von Gütern, die Dienststunden, den Fahrplan, die Abfertigungs- bzw. Rollgebühren, sowie über etwa eintretende Aenderungen erfolgen durch Anschlag am Schalter der Güterabfertigungsstelle in Y. und an dem Dienstraum der Güternebenstelle zu X.

Weitere Auskunft ertheilen die letztgenannten Dienststellen.

Altena, den

Königl. Eisenbahnbetriebsamt.

Bekanntmachung II.

Güternebenstelle X.

Ausgeschlossen von der Beförderung und Ahfertigung sind Güter im Einzelgewicht von mehr als 500 kg, oder in einer zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit oder Form, auch Gnt, welches von der Eisenbahnbeförderung nach den Bestimmungen des Betriebsreglements ausgeschlossen ist oder sich seiner Natur nach zu einer Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignet, sowie endlich lebende Thiere. Ob und inwieweit die nach dem Betriebsreglement zur Eisenbahnbeförderung nur bedingungsweise zugelassenen Güter befördert und abgefertigt werden sollen, wird eintretendenfalls von uns besonders bekannt gemacht werden.

Die Nebenstelle ist dem Publikum geöffnet von 8 Uhr Vorm. bis 7 Uhr Nachm., an Sonn- und Feiertagen jedoch nur von 8 bis 10 Uhr Vorm.

Die Anmeldung zum Abholen von Gütern kann erfolgen beim Agenten selbst, sowohl schriftlich als auch mündlich, oder durch Eintragung in die bei den Herren N. N. in A., N. N. in B., N. N. in C. und bei der Nebenstelle in X. offen liegenden Anmeldebücher.

Die Beförderung erfolgt bis auf Weiteres täglich (bzw. wöchentlich . . . Mal, am). Die Abfahrt von X. erfolgt gegen . . . Uhr Vorm., die Durchfahrt durch A. gegen . . ., die Ankunft in Y. gegen . . . Uhr; die Rückfahrt von Y. gegen . . ., die Durchfahrt durch A. gegen . . ., die Ankunft in X. gegen . . . Uhr.

Außer den Rollgeldern und den nach dem Eisenbahntarif ohnehin zu berechnenden Nebengebühren für etwaige besondere Nebenleistungen, wie Ausfertigung von Frachthriefen, Signiren, überzeitige Lagerung der Güter u. s. w. werden weitere Gebühren auch bei Abfertigung an der Nebenstelle nicht erhoben.

Das Rollgeld beträgt

Altena, den

Königl. Eisenbahnbetriebsamt.

Uebersicht über den Verkehr u. s. w. der Güternebenstellen des

Es sind Güternebenstellen errichtet				Zum Bezirk derselben gehören			Das Rollgeld ¹⁾ he-trägt für je 100 kg M	Die An- und Abfuhr erfolgt
Lfd. No.	seit	in	gehörend zur Mutterstation	die Orte	mit ungefähr Einwohnern	Von der Mutterstation ungefähr entfernt km		
1	1./3. 1890	Bilstein	Grevenbrück	Förde	900	1,5	0,30	täglich
				Bonzel	200	3,5	0,30	"
				Bilstein	600	7	0,50	"
2	1./4. 1890	Kirchhundem	Altenhundem	Kirchhundem	500	3	0,30	wöchentl. 3 Mal
				Herrntrup	200	4	0,40	"
				Wüdinghausen	200	5	0,45	"
				Oberhundem	900	10	0,70	wöchentl. 2 Mal
3	1./4. 1890	Balve	Menden	Balve	1 800	16	1,00	"
4	1. 4. 1890	Neuenrade	Werdohl	Neuenrade	1 600	6	0,40	täglich
5	1./5. 1890	Netphen	Weldenau	Dreishach-Tiefenb.	1 000	3,5	0,40	"
				Netphen	1 200	8	0,40	"
6	1./5. 1890	Deuz	Weidenan	Denz	300	13	0,60	wöchentl. 3 Mal
7	15./6. 1890	Berleburg	Raumland-Berleburg	Berleburg	2 700	3,5	0,40	täglich
8	1./8. 1890	Oedingen	Grevenbrück	Elspe	1 000	3	0,40	wöchentl. 3 Mal
				Oberelspe	450	6	0,50	"
				Oedingen	450	9	0,70	"
9	4./10. 1890	Serkenrode	Finnentrop	Bamenohl	400	2	0,30	wöchentl. 2 Mal
				Weeringhansen	150	3	0,30	"
				Dentmecke	150	4	0,40	"
				Fretter	350	6	0,50	"
				Serkenrode	400	10	0,60	"
10	1./2. 1891	Dodenau	Münchhausen	Berghofen	400	8	0,60	"
				Battenberg	1 000	10	0,70	"
				Battenfeld	500	11	0,80	"
				Allendorf	800	12	0,90	"
				Rennertshausen	700	13	0,90	"
				Dodenan	800	16	1,00	"

¹⁾ Für die Festsetzung des Rollgeldes empfehlen sich folgende Gesichtspunkte: 1. Das größeren Frachtbriefsendungen, etwa von 500 kg ab, empfiehlt sich eine Ermäßigung. 3. Die ergebenden Geldbeträge. 4. Für jede Frachtbriefsendung muß ein Mindestsatz festgesetzt werden,

Königl. Eisenbahnbetriebsamts Altena im Rechnungsjahre 1890/91.

Es betrug im Rechnungsjahr 1890/91 durchschnittl. in 1 Monat								Bemerkungen
im I. Vierteljahr		im II. Vierteljahr		im III. Vierteljahr		im IV. Vierteljahr		
die Abfuhr kg	die Anfuhr kg	die Abfuhr kg	die Anfuhr kg	die Abfuhr kg	die Anfuhr kg	die Abfuhr kg	die Anfuhr kg	
38 900	7 900	42 800	8 300	45 000	7 700	42 100	7 400	Von 1 000 kg ab ist das Rollgeld je 10 \mathcal{A} niedriger.
21 000	7 600	26 700	5 200	21 000	6 300	17 200	5 700	
5 600	1 100	6 800	1 100	7 500	1 300	9 400	1 300	Für je 1 500 kg einer Sendung ist ein Höchstbetrag von 3 \mathcal{A} für Kirchhundem, 4 \mathcal{A} für Herrntrop, 4,50 \mathcal{A} für Würdinghausen und 8 \mathcal{A} für Oberhundem festgesetzt.
31 600	24 400	39 700	25 800	40 500	23 000	38 300	25 300	
9 200	2 900	10 700	2 400	10 000	1 900	9 700	1 900	Der Agent fährt ohnehin täglich über Weidenan nach Siegen und zurück, besorgt also die Geschäfte der Nebenstelle nebenbei.
5 500	4 900	5 300	29 100	4 200	36 200	4 200	29 400	
70 000	56 000	43 000	11 000	65 000	38 000	31 500	53 000	Bei Sendungen von 500 kg und mehr beträgt das Rollgeld nur 0,20 \mathcal{A} bezw. 0,40 \mathcal{A} bezw. 0,30 \mathcal{A} .
.	.	35 000	3 100	29 100	4 400	29 300	2 900	
.	.	.	.	10 000	1 600	8 800	900	Vom 1./4. 1891 ab ist das Rollgeld in Folge von Klagen des Agenten über zu geringen Verdienst um je 10 \mathcal{A} erhöht.
.	.	.	.	.	.	16 700	2 300	
								Von 500 kg ab beträgt das Rollgeld je 10 \mathcal{A} weniger.

selbe darf keinesfalls höher sein, als das früher von den Privatfuhrwerken erbobene. 2. Bei Abrundung des Gewichts erfolgt zweckmäßiger Weise von 10 zu 10 kg ohne Abrundung des sich dann entsprechend etwa dem Satze für 50 kg bei kurzen und dem für 20 kg bei weiten Entfernungen.

Wie haben sich nun diese Güternebenstellen bewährt?

In Bezug hierauf muß vor allem hervorgehoben werden, daß der Schwerpunkt der ganzen Einrichtung nach den gemachten Erfahrungen nicht in der Abfertigung der Güter an der Nebenstelle selbst durch Annahme und Ausgabe derselben am Hause des Agenten liegt, sondern in der unmittelbaren An- und Abfuhr der Güter nach und von der Behausung der Empfänger und Versender.

Den innerhalb des Bezirks, sei es am Sitze oder in einem anderen zugehörigen Orte der Nebenstelle, Wohnenden ist eben diese unmittelbare An- und Abfuhr ungleich bequemer und angenehmer, als die Auslieferung und Abnahme an der Nebenstelle selbst. Mit den außerhalb des Bezirks Wohnenden hat die Nebenstelle nur unbedeutenden Verkehr; einmal an sich, weil verkehrsstärkere Orte von vornherein in den Bezirk miteinbezogen und alsdann unmittelbar bedient werden, sodann auch besonders jetzt, weil dieser Verkehr bezüglich der ankommenden Güter durch die für denselben geltende Form in seiner Entwicklung etwas gehemmt ist. Zur Zeit nämlich können Güter für die außerhalb des Bezirks Wohnenden nur dann zur Nebenstelle befördert werden, wenn die Empfänger bei der Mutterstation vorher ein für alle Mal einen entsprechenden Antrag gestellt haben. Letzteres erfolgt jedoch nur in seltenen Fällen, weil meistens Landleute oder doch Kleinempfänger in Betracht kommen, welche zu derartigen Förmlichkeiten nicht leicht zu bewegen sind. In Folge dessen hat sich der Verkehr mit den auswärtigen Empfängern hauptsächlich noch in der früheren umständlichen Weise abgewickelt: Der Agent befördert das Gut bis zur Nebenstelle nur und erst nach Erhalt der vom Empfänger ihm zugesandten quittirten Avisa. Dieser Mißstand läßt sich einfach und sicher dadurch beheben, daß die Güter für auswärts Wohnende, wenn und soweit dieses nach dem Ergebniss der erforderlichen Prüfung der örtlichen Verhältnisse unter Anhörung der Ortsbehörden und Hauptbetheiligten für die betreffende Ortschaft im Allgemeinen als zweckmäfsig erachtet wird, nach vorheriger Bekanntgabe dieser Orte ohne Weiteres der Nebenstelle zugeführt und nur diejenigen Empfänger hiervon ausgenommen werden, welche bei der Mutterstation, gleichwie die innerhalb des Bezirks Wohnenden, ein entgegenstehendes Verlangen gestellt haben.

Aber selbst nach Aenderung dieser jetzt geltenden Bestimmungen, welche im Interesse der auswärts Wohnenden sehr zu wünschen wäre, wird der Schwerpunkt der Güternebenstellen nach wie vor in der unmittelbaren Zu- und Abfuhr der Güter liegen, die Annahme und Ausgabe an der Nebenstelle selbst dagegen nur von nebensächlicher Bedeutung sein.

Hierin ist indessen nicht etwa ein Mißerfolg zu erblicken, sondern es ist dieses unseres Erachtens so sehr als die naturgemäße Entwicklung zu

erachten, daß jeder Versuch einer anderen Gestaltung ein künstlicher und auf die Dauer erfolgloser sein würde. Gleichwohl muß die Möglichkeit der Annahme und Ausgabe an der Nebenstelle selbst, schon im Interesse der auswärts Wohnenden, auch fernerhin gewahrt bleiben.

Innerhalb dieses Geschäftsrahmens aber haben sich die Nebenstellen sämtlich gut bewährt.

Wenn auch ein abschließendes Urtheil über ihre Bewährung in ihrer Eigenschaft als Abfertigungsstellen, im Gegensatze zu der damit verbundenen Einrichtung einer bahnamtlichen Zu- und Abfuhr der Güter nach und von der Behausung der Interessenten, wegen Kürze der gemachten Erfahrungen z. Z. noch nicht abgegeben werden kann, so sind doch die bisher schon erzielten Erfolge im Allgemeinen recht günstige.

Das Publikum hat unter richtiger Würdigung der gebotenen Vortheile — Ersparung von Aumelde-, Lager- und Vollmachtsstempelkosten, Angemessenheit und Festigkeit der Rollgebühren, erhöhte Sicherheit gegen Verlust und Beschädigung der Güter, Planmäßigkeit der An- und Abfuhr — von der Einrichtung den umfassendsten Gebrauch gemacht.

Auch die für die Eisenbahnverwaltung erzielten Erfolge sind nicht zu unterschätzen. Vor allem ist der Schalter- und Güterbodendienst, besonders auf den Mutterstationen der größeren Nebenstellen, fühlbar vereinfacht. In Grevenbrück ist sogar die sonst erforderliche Erweiterung des Güterschnppens lediglich durch die Errichtung der beiden Nebenstellen in Bilstein und Oedingen auf Jahre hinaus entbehrlich geworden. Dagegen haben sich Mißstände irgend welcher Art bislang nicht gezeigt und bis jetzt ist weder eine Beschwerde noch ein Entschädigungsantrag aus Anlaß der Thätigkeit der Agenten eingegangen.

Angesichts dessen kann daher diese durch die eingangs bezeichneten beiden Ministerialerlasse ins Leben gerufene Neuerung auf dem Gebiete des Verkehrswesens zur Einführung auch an anderen geeigneten Orten nur bestens empfohlen werden.

Die Kommunalbesteuerung der Einnahmen des Staates aus dem Eisenbahnbetriebe.

Von

O. Mykitta, Geh. exped. Sekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Unter den Beihilfen, welche preussische Kommunen und Kommunalverhältnisse zur Bestreitung ihrer Bedürfnisse, sei es in Form von Steuern, Ertragsüberweisungen oder in anderer Gestalt, vom Staate erhalten, nimmt die Steuer, zu deren Erhebung die Gemeinden von dem Einkommen des Staates aus dem Betriebe der Eisenbahnen gesetzlich berechtigt sind, einen nicht unwesentlichen Platz ein. Zwar ist der Umfang dieser Beitragsleistung bei Weitem nicht so bedeutend, wie z. B. die auf Grund des Gesetzes vom 14. Mai 1885 (sog. lex Hüne) an die Kommunalverhältnisse stattfindenden Ueberweisungen aus den Erträgen der landwirthschaftlichen Zölle (dieselben betrugen im Jahre 1890: 47 364 921 *M.*, wovon die Stadt Berlin allein 3 364 579 *M.* erhielt); immerhin weisen die Beträge der vom Eisenbahnfiskus in den letzten Jahren gezahlten Kommunalsteuern, wie aus den weiterhin folgenden Angaben zu ersehen ist, recht stattliche Ziffern auf. Allerdings darf hierbei nicht unbemerkt bleiben, daß in Anbetracht der Schwankungen, denen die Höhe des Besteuerungsobjektes naturgemäß unterworfen ist, auf eine Fortdauer der für die Gemeinden so überaus günstigen Ergebnisse der letzten Jahre nicht gerechnet werden kann.

Die Gemeindebesteuerung des Staatsfiskus bezüglich des Einkommens aus den von ihm für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen beruht auf dem Gesetze vom 27. Juli 1885, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben,¹⁾ welches seit dem 1. April 1886 in Kraft steht.

Die seit diesem Zeitpunkte zur Kommunalbesteuerung herangezogenen, nach der Vorschrift in § 5 des angeführten Gesetzes ermittelten und resolutorisch festgesetzten Reinerträge der preuss. Staatsbahnen betragen:

¹⁾ Vergl. Archiv 1886 S. 60 ff.

im Steuerjahre 1886/87 . . .	79 643 152 „
„ „ 1887/88 . . .	100 967 168 „
„ „ 1888/89 . . .	134 595 878 „
„ „ 1889/90 . . .	152 490 798 „
„ „ 1890/91 . . .	170 329 503 „

Danach hat das Reineinkommen eine Steigerung erfahren:

im Steuerjahre 1887/88 gegen 1886/87 von 26,77 pCt.,	
„ „ 1888/89 „ 1887/88 „ 33,31 „	
„ „ 1889/90 „ 1888/89 „ 13,30 „	
„ „ 1890/91 „ 1889/90 „ 11,70 „	

Von diesen Reinerträgen sind an Kommunaleinkommensteuern (ausschließlich des Antheils der Main-Neckarbahn, aber einschliesslich der an einige aufserpreussische Gemeinden gezahlten Steuern) entrichtet worden:

Für die Stenerjahre	„	In Prozenten des Rein- einkommens	Auf 1 km durch- schnittlicher Betriebslänge
	„	„	„
1886/87 . . .	3 735 530	4,70	173
1887/88 . . .	4 873 075	4,83	218
1888/89 . . .	6 394 933	4,76	278
1889/90 . . .	6 804 568	4,47	288
1890/91 . . .	7 538 805	4,43	305

Welche Steuerbeträge in diesen 5 Jahren an einzelne preufs. Gemeinden (es sind nur diejenigen Gemeinden aufgeführt, welche in einem der bezeichneten 5 Jahre Beträge über 10 000 „ empfangen haben) von der Staatseisenbahnverwaltung gezahlt worden sind, ist in der nachstehenden Tabelle ersichtlich gemacht. Es erhielten:

Gemeinde	Für 1886/87 „	Für 1887/88 „	Für 1888/89 „	Für 1889/90 „	Für 1890/91 „
Aachen	36 000	49 140	64 260	68 040	68 400
Allenstein	5 040	8 064	9 720	10 800	11 880
Altenessen	10 800	14 364	21 600	21 600	27 000
Altona-Ottensen	1 809 14 700	2 529 18 900	27 300	55 429	49 849
Angermünde	4 320	5 760			
Aplerbeck	5 022	10 800	9 936	13 752	10 821

Gemeinde	Für 1886/87 <i>M.</i>	Für 1887/88 <i>M.</i>	Für 1888/89 <i>M.</i>	Für 1889/90 <i>M.</i>	Für 1890/91 <i>M.</i>
Barmen	43 200	47 800	63 000	64 350	64 800
Berlin	286 200	354 600	496 800	541 800	581 400
Beuthen O. S.	16 880	19 890	32 400	29 700	31 500
Bickern	14 668	17 136	24 480	23 760	29 700
Bocbum	20 160	28 800	36 720	34 020	30 240
Bonn	13 680	18 900	25 200	23 010	24 300
Borbeck	20 400	30 000	44 100	56 700	63 000
Boxhagen-Rummelsburg	—	—	—	9 180	10 800
Brandenburg a. H.	5 184	8 640	10 800	9 072	10 368
Breslau	129 600	154 800	192 600	207 000	272 160
Bromberg	52 470	82 512	87 552	90 720	95 040
Broich	9 180	10 080	11 700	15 120	15 120
Cassel	26 910	42 120	46 872	41 400	47 520
Charlottenburg	9 180	10 800	16 200	18 900	18 900
Cöln	86 130	106 920	136 620	148 500	160 380
Dazu {	Deutz	37 620	37 800	50 400	56 700
	Ehrenfeld	9 504	11 088	15 840	15 840
	Nippes	40 500	44 550	56 700	64 800
Coblenz	7 650	9 000	13 500	13 770	15 750
Cottbus	17 280	21 600	30 240	35 640	36 000
Crefeld	39 600	55 440	71 280	83 160	88 128
Cüstrin	18 145	18 360	21 600	21 600	27 000
Danzig	36 787	54 432	68 040	72 576	81 648
Dirschau	13 619	26 550	30 240	39 160	45 360
Dortmund	76 500	98 280	131 040	130 500	138 240
Dudweiler	7 250	9 720	11 340	11 340	15 300
Duisburg	55 890	74 520	93 150	99 360	103 680
Düren	16 650	19 980	26 640	26 640	29 970
Düsseldorf	38 700	46 440	61 920	69 660	77 400
Eberswalde	7 200	10 080	18 000	14 400	18 000
Eckesee	17 000	27 640	36 000	36 000	43 200
Eickel	10 080	12 960	18 144	18 144	22 032
Elberfeld	63 000	75 600	100 800	113 400	119 700
Elbing	10 368	13 824	18 972	18 360	20 160
Eugers	4 536	10 944	11 250	9 900	11 880
Erfurt	34 200	41 460	58 140	64 980	71 820
Eschweiler	11 260	14 760	20 250	27 000	31 248
Essen	29 700	41 040	66 240	65 790	109 440

Gemeinde	Für 1886/87 <i>M</i>	Für 1887/88 <i>M</i>	Für 1888/89 <i>M</i>	Für 1889/90 <i>M</i>	Für 1890/91 <i>M</i>
Flensburg	9 720	12 960	18 360	21 600	21 600
Frankfurt a. M. ¹⁾	45 060	53 024	72 096	80 887	94 244
Frankfurt a. O.	48 960	64 800	81 000	84 240	93 960
Freisenbruch	5 400	9 720	9 720	10 584	10 584
Friedrichsthal	8 640	9 900	11 880	10 800	12 600
Gelsenkirchen	31 500	36 000	49 500	54 000	58 500
Gleiwitz	23 058	25 830	19 296	19 800	22 950
Gnesen	—	6 380	4 320	8 064	10 800
Görlitz	22 176	28 224	50 400	54 432	60 480
Göttingen	5 544	6 732	9 900	10 350	14 580
Guben	14 400	21 600	34 560	38 880	43 200
Gumbinnen	8 640	12 600	17 640	15 120	15 120
Hagen i. W.	22 000	30 560	31 392	43 848	41 040
Halle	28 800	34 200	46 800	52 200	59 400
Halberstadt	19 600	22 867	29 400	32 667	35 933
Hamm	14 760	18 000	25 200	21 240	23 328
Hannover	27 000	29 700	40 500	45 900	45 900
Harburg	10 060	12 600	15 120	17 640	20 160
Heddersdorf	8 640	12 240	10 800	10 800	13 500
Herne	14 688	17 280	25 920	25 920	25 920
Hirschberg i. Schl.	9 180	10 800	17 496	17 496	25 200
Hörde	8 640	10 080	12 960	14 400	10 800
Jersitz	—	—	10 340	10 440	4 435
Inowrazlaw	9 072	15 840	22 440	22 440	24 000
Insterburg	31 200	28 800	57 600	67 200	56 700
Kattowitz	18 000	29 160	34 020	36 000	36 450
Kiel	12 240	14 400	21 600	21 600	25 200
Königsberg i. Pr.	63 360	83 160	110 880	118 800	130 680
Königshütte	20 196	29 232	24 786	21 420	23 760
Konitz	6 472	8 519	19 440	17 280	20 160
Kreuzburg O.-S.	4 248	5 098	8 568	8 568	10 080
Landsberg a. W.	11 760	14 137	20 700	20 250	19 800
Langendreer	8 400	9 600	12 000	10 800	15 120
Langenberg	11 340	12 600	17 640	16 380	19 890
Lauban	8 400	12 240	19 800	19 800	23 760
Lennep	6 300	8 820	12 600	12 600	15 120

1) Ansschließlich des Antheiles der Main-Neckarbahn.

Gemeinde	Für 1886/87 <i>M</i>	Für 1887/88 <i>M</i>	Für 1888/89 <i>M</i>	Für 1889/90 <i>M</i>	Für 1890/91 <i>M</i>
Liebau	—	—	12 240	14 400	13 320
Liegnitz	12 802	15 789	20 455	21 669	24 079
Limburg a. d. Lahn	8 640	10 080	12 240	14 400	14 400
Magdeburg	59 700	71 400	110 400	120 000	134 400
Malstatt Burbach	18 000	25 200	37 620	36 000	45 360
Meiderich	21 600	27 000	40 824	40 824	46 656
Minden	21 600	25 200	32 400	36 000	39 600
Mülheim a. Rh.	8 640	12 096	13 770	16 200	16 200
Mülheim a. Ruhr.	12 096	14 112	18 000	16 800	14 400
Münster i. W.	7 200	9 000	12 600	12 600	14 400
München-Gladbach	31 680	39 600	55 440	55 440	63 360
Myslowitz	9 900	12 312	14 364	12 600	15 300
Nakel	5 184	6 912	8 640	8 640	10 368
Neisse	12 240	14 400	18 000	21 600	21 600
Neumünster	13 725	15 725	21 600	21 600	27 000
Nenendorf	8 640	12 240	14 400	18 000	18 000
Neunkirchen	15 480	19 800	27 720	32 400	32 400
Neufs	30 240	35 280	50 400	50 400	60 480
Nordhansen	16 992	24 840	33 120	80 960	33 210
Oberhausen	46 872	64 224	82 368	66 528	78 624
Ober-Wilda	—	—	2 243	4 061	18 000
Oppeln	14 838	19 985	36 547	42 345	52 215
Opladen	6 890	7 560	9 850	9 785	10 440
Osnabrück	16 200	22 680	26 730	29 700	24 750
Osterode i. Ostpr.	8 640	11 340	15 120	17 640	17 640
Paderborn	8 280	9 720	12 960	14 580	16 200
Posen	5 798	6 392	14 940	12 960	15 552
Potsdam	9 600	12 000	16 800	19 200	21 600
Ratibor	15 840	15 840	16 687	18 150	21 600
Remscheid	9 936	13 248	19 200	19 872	19 872
Rheydt	7 560	9 720	12 096	13 608	15 120
Schalke	4 500	7 560	10 044	10 800	10 800
Schneidemühl	12 240	18 000	21 600	25 200	34 560
Schöneberg	184	6 120	9 000	9 000	10 800
Schönebeck	6 966	9 504	10 886	13 219	12 974
Schwerte	5 400	6 552	9 360	9 360	11 282
Siegen	6 660	7 992	8 820	9 792	11 520

Gemeinde	Für 1886/87 .M.	Für 1887/88 .M.	Für 1888/89 .M.	Für 1889/90 .M.	Für 1890/91 .M.
Soest	11 322	12 600	15 750	13 500	19 440
Solingen	8 100	11 340	12 150	16 200	15 120
Sommerfeld	6 480	7 776	9 072	11 016	11 016
Sorau i. L.	7 992	9 576	12 240	12 240	14 400
Spandau	8 100	8 100	11 340	12 240	9 180
Stargard i. Pom.	21 600	24 300	32 400	34 020	38 880
St. Johann-Saarbrücken	15 120	17 640	22 680	25 200	27 720
Stallnünen	6 912	8 610	10 080	9 072	9 072
Staßfurt	7 344	8 568	12 240	14 640	18 300
Stendal	15 000	17 280	23 040	23 040	22 680
Stettin	32 966	43 200	67 200	81 000	91 800
Stolberg	5 670	7 938	9 072	10 206	9 720
Stolp	5 616	8 424	11 232	12 600	11 088
Snitzbach	10 800	15 300	18 000	18 000	22 500
Tarnowitz	10 195	14 688	16 992	15 480	16 560
Thorn	23 968	39 752	48 960	45 000	47 520
Tilsit	5 760	6 912	9 216	9 720	10 800
Trier	14 976	14 976	23 760	23 760	27 090
Vohwinkel (Sonnborn).	5 400	6 480	8 910	9 720	10 800
Viersen	7 290	8 100	11 340	10 836	12 384
Vorhalle	3 780	6 300	8 640	10 800	10 800
Weiler	7 560	10 800	13 500	13 500	21 600
Weissenfels	11 016	12 960	16 200	19 440	22 680
Wesel	6 811	7 560	10 800	10 800	11 232
Witten	63 000	73 440	81 000	79 200	81 000
Wittenberge	12 600	15 750	21 600	25 200	27 130

Der Steigerung des Reineinkommens entsprechend, zeigen auch die vorstehenden Zahlen — abgesehen von einzelnen, auf besonderen Gründen beruhenden Ausnahmen — eine stetige Bewegung in aufsteigender Linie. Von einem näheren Eingehen auf die verschiedenen Umstände, welche zu der andauernd fortgesetzten Steigerung des Reineinkommens beigetragen haben, muß hier abgesehen werden. Als Hauptursache kann wohl die allgemeine Hebung des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft und die daraus folgende überaus günstige Verkehrsentwicklung der letzten Jahre bezeichnet werden. Es würde aber irrig sein, wollte man aus den bisherigen Ergebnissen die Schlußfolgerung ziehen, daß eine rückläufige Bewegung ausgeschlossen erscheine! Von dem je-

weiligen Stande des Handels und Verkehrs abhängig, sind die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung den natürlichen Schwankungen jener dergestalt unterworfen, daß ein Rückgang des Verkehrs ein Sinken der Einnahmen zur unausbleiblichen Folge hat. Es dürfte deshalb nicht fehlgegriffen sein, wenn, in Rücksicht auf die vorübergehend während des Winters 1890/91 in den Monaten November bis Januar stattgehabte auf außergewöhnliche Ursachen (Ueberschwemmungen, Betriebsstörungen u. s. w.) zurückzuführende Verringerung des Güterverkehrs in Verbindung mit der in Folge eines allgemeinen Aufschlages der Materialienpreise, der Aufbesserung der Beamtengehälter und Arbeiterlöhne, Vermehrung der Züge u. s. w. eingetretenen unvermeidlichen Steigerung der Betriebsausgaben, bereits für das Steuerjahr 1891/92 ein nicht unwesentliches Herabgehen des steuerpflichtigen Reineinkommens (ungefähr um 30 bis 34 pCt.) angenommen wird.

Vom Steuerjahr 1891/92 ab wird überdies auch eine wesentliche Verschiebung in der Höhe der den einzelnen Gemeinden zur Besteuerung zufallenden Reineinkommensantheile dadurch eintreten, daß, gemäß der Bestimmung in § 7c des Gesetzes vom 27. Juli 1885 die bis zum Jahre 1880 steuerberechtigt gewesenen Gemeinden, welchen bis zum Jahre 1890/91 die Hälfte des Gesamteinkommens vorweg zur Besteuerung überwiesen werden mußte, demnächst nur noch ein Drittel des Gesamtreinertrages vorweg in Anspruch nehmen dürfen, woraus sich für die nach Vorschrift des § 7b des Gesetzes zu berechnenden Antheile selbstverständlich eine verhältnißmäßige Erhöhung ergibt.

Aus der Höhe der Steuerbeträge, welche die Gemeinden nach den obigen Angaben vom Staate empfangen haben, läßt sich ermessen, in wie hohem Maße eine wirtschaftliche Abhängigkeit der betreffenden Gemeinden von jener Steuer besteht, zumal festgestellt ist, daß in einzelnen Gemeinden die von der Staatseisenbahnverwaltung erhobene Einkommensteuer bis zu 30 pCt. des gesamten Steuersolls betragen hat.



Die württembergischen Eisenbahnen im Rechnungsjahre vom 1. April 1889 bis 31. März 1890.¹⁾

1. Längen.

Die Länge der von Württemberg gebauten und im württembergischen Staatseigenthum (und Betrieb) befindlichen Eisenbahnen betrug am 30. März 1890 = 1 593,38²⁾ (gegen 1 560,93 km im Vorjahre). Davon waren zweigeleisig 304,90 km. Als Bahnen untergeordneter Bedeutung wurden in 1889/90 = 86,17 km (gegen 126,92 km im Vorjahre) betrieben.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt ergibt sich für 1889/90 zu 1 575,15 km.

Von den im Eigenthum des württembergischen Staates befindlichen Bahnen liegen:

a) auf großherzogl. badischem Staatsgebiet .	80,79 km,
b) „ königl. bayerischem „ .	8,13 „
c) „ „ preussischem „ .	59,61 „
d) „ „ württembergischem „ .	1 444,85 „

zusammen 1 593,38 km.

Von fremden Bahnen liegen 24,17 km auf württembergischem Gebiete.

Neu eröffnet wurde im Jahre 1889/90 die Strecke Leutkirch—Landesgrenze 24,07 km am 2. Oktober 1889.

¹⁾ Nach dem vom königl. württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten — Abtheilung für die Verkehrsanstalten — herausgegebenen Verwaltungsberichte für das Rechnungsjahr 1889/90. Stuttgart 1891. Vergl. „Die württembergischen Eisenbahnen im Rechnungsjahre vom 1. April 1888 bis 31. März 1889.“ Archiv 1890 S. 848 ff.

²⁾ Seit 1. Jänner 1890 wird der Betrieb der verpachtet gewesenen eigenen Strecken Crailsheim—bayerische Landesgrenze (10,33 km) und Bahnhof Ulm—Grenze (0,90 km) wieder für eigene Rechnung geführt.

2. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am 31. März 1890 waren vorhanden:

346 Lokomotiven,	
856 Personenwagen mit 2 258 Achsen und 38 517 Sitzplätzen,	
73 Postwagen	151 "
159 Gepäckwagen	434 "
5 625 Güterwagen ¹⁾	11 910 " und 55 931 t Ladegewicht.

Auf je 10 km Betriebslänge kommen:

2,17 Lokomotiven,
14,17 Personenwagenachsen und 241 Sitzplätze,
69,75 eigene Güterwagenachsen und 326,54 t Ladegewicht.

Es wurden geleistet:	1888/89	1889/90
an Zugkm	8 562 828	9 310 242
" Nutzkm	9 201 305	10 009 551
" Lokomotivkm	12 008 403	13 030 668
Auf 1 km Betriebslänge kommen:		
an Nutzkm	5 895	6 355
Auf 1 Lokomotive entfallen:		
an Nutzkm	27 522	29 133
" Lokomotivkm	35 910	37 926
An Wagenachskm kommen:		
auf Personenwagen	75 767 503	84 286 363
" Gepäck- und Güterwagen	201 766 713	221 141 538
" Postwagen	7 572 029	7 978 393
im Ganzen	285 106 245	313 406 294

Die Zahl der geförderten Züge betrug:

in 1888/89 = 155 836 (gegen 140 320 im Vorjahre).

Die durchschnittliche Stärke ergab 34 Achsen und zwar bei den Schnellzügen 18, bei Personenzügen 21, bei gemischten Zügen 30, bei Güterzügen 64, bei Arbeits- und Materialzügen 55 Achsen.

¹⁾ Darunter 5 227 eigene Güterwagen mit 11 114 Achsen und 52 031 t Ladegewicht.

In sämtlichen Zügen sind zurückgelegt an Tonnenkilometern:¹⁾

	1888/89	1889/90
überhaupt Tonnenkm (Brutto)	1 818 991 972	2 028 184 175
auf 1 km Betriebslänge	1 165 326	1 287 613
„ 1 Nutzkkm	199	204

Die Kosten der Zugkraft berechnen sich in 1889/90:

für 1000 Nutzkkm . . zu 499 „ (477 „ im Vorjahre),

„ 1000 Wagenachskm „ 15,98 „ (15,88 „ „ „).

An Achskilometern wurden geleistet (von sämtlichen eigenen Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen auf eigenen und fremden Strecken):

in 1888/89: 260 424 485 (durchschnittl. 19 091 auf 1 Achse),

„ 1889/90: 278 931 915 („ 19 647 „ 1 „).

Fremde Personen-, Post- und Lastwagen haben auf württembergischen Bahnstrecken zurückgelegt:

in 1888/89: 85 085 812 Achskm,

„ 1889/90: 100 114 119 „ .

3. Verkehr.

Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr zeigen gegen das Vorjahr eine wesentliche Zunahme. Dieselbe beträgt im Personen-verkehre:

bei der Zahl der beförderten Personen . . . 8,84 pCt.,

„ „ „ „ geleisteten Personenkm . . 8,47 „

„ „ Einnahme aus dem Personenverkehr . 6,26 „

und im Güterverkehre:

beim Gewicht der beförderten Güter (einschl. Militärgut und Vieh) 8,26 pCt.,

bei der Zahl der geleisteten Tonnenkm 17,51 „

„ „ Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr (einschl.

Nebenerträge) 8,46 „

¹⁾ Von Personen (nebst Handgepäck), Reisegepäck, Gütern aller Art und dem Eigengewicht der Wagen und Lokomotiven.

Im Steinkohlenverkehr ergab sich eine Verkehrszunahme von 15,5 pCt.

a) Personenverkehr.

Klasse	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenkm		Jede Person fuhr durchschnittlich km	Erzielte Einnahme	
	überhaupt	in pCt.	überhaupt	in pCt.		überhaupt „	in pCt.
I	94 676	0,62	5 822 059	1,74	61,49	491 711	4,48
II	1 529 829	10,05	47 486 088	14,36	31,04	2 476 881	22,56
III	13 400 557	88,05	267 104 238	80,16	19,33	7 781 857	70,96
Militär	195 361	1,38	12 787 998	3,84	65,16	213 997	1,95
1889/90 zusammen	15 220 423	100,00	333 200 383	100,00	21,59	10 964 446	100,00
1888/89 „	13 984 255	—	307 186 234	—	21,97	10 319 454	—
Zunahme	+ 8,34 pCt.		+ 8,47 pCt.			+ 6,36 pCt.	

Von obigen, in 1889/90 beförderten 15 220 423 Personen,

„ 333 200 383 Personenkm

und 10 964 446 „ Einnahme kommen:

	Personen pCt.	Personenkm pCt.	Einnahme pCt.
auf Rückfahrkarten	48,90	48,62	43,19
„ Rundreisekarten	1,35	4,80	6,07
„ Zeitkarten	3,92	1,19	0,66
„ Arbeiterwochenkarten	15,00	5,90	1,79
„ Badefahrkarten	0,43	0,12	0,06
„ einfache Fahrkarten	30,40	39,37	48,28

Im Personenverkehr wurden in 1889/90 an Einnahmen erzielt für 1 Person und Personenkm:

Es kommen an Einnahme:	Für 1	
	Person „	Personenkm „
in I. Klasse	5,19	8,45
„ II. „	1,62	5,22
„ III. „	0,58	2,91
auf Militär	1,10	1,68
1889/90 durchschnittlich	0,72	3,29
1888/89 „	0,74	3,36

Auf 1 km Betriebslänge entfallen an Einnahme im Personenverkehr in 1889/90 = 6 961 „ (gegen 6 610 „ im Vorjahre).

Es entfallen in 1889/90:	für die	
	Schnellzüge	Personen- und gemischten Züge
auf 1 Personenkm durchschnittlich . . „	4,14	3,14
„ 1 Person durchschnittlich „	2,12	0,62

Es kommen 1889/90:	Rückfahr-	Rundreise-	Zeit-
	Karten	Karten	
in Proz. der Gesamteinnahme . pCt.	43,19	6,07	0,66
auf 1 Person „	0,64	3,23	0,12
„ 1 Personenkm „	2,92	4,15	1,84

Die durchschnittliche Besetzung der Plätze der Personenwagen stellte sich in 1888/89 (gegenüber 1888/89) wie folgt:

	1888/89 pCt.	1889/90 pCt.
in I. Klasse	10,06	12,60
„ II. „	17,25	16,55
„ III. „	28,75	27,23
durchschnittlich	25,53 ¹⁾	24,49

¹⁾ Berichtigte Ziffer.

b) Güterverkehr:

Es wurden befördert gegen Frachtberechnung in 1889/90	Tonnen		Tonnenkm			Erzielte Einnahme			
	über- haupt	in pCt.	über- haupt	in pCt.	jede Tonne durch- fuhr km	über- haupt	in pCt.	für 1 t	für 1 tkm
I. Eil- und Expresgut	31 556	0,64	2 649 772	0,60	83,97	672 444	3,16	21,31	25,35
II. Frachtgut	4 369 742	88,05	405 863 504	92,07	92,88	18 970 444	89,18	4,34	4,67
III. Militärgut	9 344	0,19	747 707	0,17	80,62	83 099	0,39	8,89	11,11
IV. Viehverkehr	139 384	2,81	3 485 199	0,79	26,00	645 927	3,01	4,63	18,53
V. Frachtpflicht Dienstgut. . . .	412 791	8,31	28 070 198	6,37	68,00	899 066	4,23	2,18	3,20
1889/90 zusammen	4 962 817	100,00	440 816 380	100,00	88,82	21 270 980	100,00	4,29	4,63
1888/89 „	4 584 094	—	375 139 615	—	81,84	19 610 898	—	4,28	5,23
Zunahme	+ 8,26 pCt.		+ 17,51 pCt.			+ 8,47 pCt. ¹⁾			

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen:

in 1888/89 240 331 tkm

„ 1889/90 279 857 „

c) Steinkohlenverkehr.

An Steinkohlen und Kokes wurden in 1889/90 in Württemberg eingeführt:

mit der Bahn 868 944 t (91,3 pCt.)

zu Wasser 82 747 „ (8,7 „)

zusammen 951 691 t (824 001 in 1888/89).

Davon entfallen:

auf Saar- und Ruhrkohlen 893 653 t (93,9 pCt.)

„ bayerische, böhmische, sächsische Kohlen 58 038 „ (6,1 pCt.)

Hinsichtlich der Güterbewegung auf den württembergischen Staatsbahnen ergab das Betriebsjahr 1889/90 zusammen nach sämtlichen Verkehrsbezirken (ausschl. No. 35):

an Versand 724 173½ t

„ Empfang 1 743 886 „

¹⁾ Einschl. der Nebenerträge + 8,47 pCt.

Davon kamen auf:

Holz	234 992 $\frac{1}{2}$ t	Versand und	150 397 $\frac{1}{2}$ t	Empfang,
Steinkohlen und Kokes .	3 667	"	"	806 315 $\frac{1}{2}$ "
Weizen, Dinkel u. s. w. .	7 553 $\frac{1}{2}$ "	"	"	97 295 $\frac{1}{2}$ "

Der Versand und Empfang innerhalb des Verkehrsbezirks No. 35 (Königreich Württemberg und hohenzollernsche Lande) ergab in 1889/90 1 108 620 $\frac{1}{2}$ t.

4. Anlagekapital.

Der Bauaufwand für die von Württemberg gebauten Betriebsstrecken betrug am 30. März 1890 bei 1 593,38 km Bahnlänge 473 693 965 \mathcal{M} ,
durchschnittlich für 1 km 297 289 \mathcal{M} .

Das zur Verzinsung in Betracht kommende Anlagekapital im Jahresdurchschnitt berechnet sich auf 466 638 557 \mathcal{M} .

5. Finanzielle Ergebnisse.

Es ergab sich beim Eisenbahnbetriebe in 1889/90 gegen 1888/89:

	1888/89 \mathcal{M}	1889/90 \mathcal{M}
die Gesamteinnahme zu	33 223 928	35 528 626
" " ausgabe "	16 950 812	19 945 539
mithin Ueberschufs	16 273 116	15 583 087

An Transporteinnahmen für 1 km Betriebslänge kamen:

	1888/89		1889/90	
	\mathcal{M}	pCt.	\mathcal{M}	pCt.
auf Personen- und Gepäckverkehr	6 898,76	34,88	7 259,66	34,40
" Güterverkehr	12 879,37	65,12	13 843,29	65,60
zusammen	19 778,13	100,00	21 102,95	100,00

Auf 1 Nutzkilometer entfallen:

in 1888/89	3,36 \mathcal{M} ,
" 1889/90	3,35 "

Die eigentlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben (nach Abzug der Einnahmen aus dienstlichen Sendungen, der erhaltenen und gezahlten Pachtzinse u. dergl.) stellten sich wie folgt:

	1888/89	1889/90
Eigentliche Betriebseinnahmen	32 270 970	34 518 187
„ „ ausgaben	16 066 821	18 837 372
Ueberschufs	16 287 014	15 680 815

Die Betriebsausgaben¹⁾ betragen:

in 1888/89 . . . 49,79 pCt. der Betriebseinnahmen,

„ 1889/90 . . . 54,57 „ „ „ „

Von den eigentlichen Betriebsausgaben¹⁾ entfallen in 1889/90 (1888/89):

	In Prozenten der Gesamt- ausgaben pCt.	Auf 1 km durch- schnittliche Betriebs- länge „	Auf 1000 Nutzkm „	Auf 1000 Wagen- achskm „
auf allgemeine Verwaltung . . .	8,00 (7,76)	957 (798)	152 (137)	5 (4)
„ Bahnverwaltung	27,73 (28,33)	3 319 (2 937)	526 (502)	17 (16)
„ Transportverwaltung	64,25 (63,71)	7 683 (6 554)	1 218 (1 121)	38 (36)
zusammen	100,00 (100,00)	11 959 (10 293)	1 896 (1 760)	60 (56)

Das Gesamtkapital für die im Betriebe stehenden Bahnlinien verzinste sich:

in 1888/89 mit 3,50 pCt.

„ 1889/90 „ 3,31 „ „

¹⁾ Unter Ausschluss der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. dergl., sowie der Vergütung für gepachtete Bahnstrecken.

6. Unfälle beim Eisenbahnbetriebe.

Im Betriebsjahre ereigneten sich:

28 Entgleisungen,	davon 24 in Stationen,
19 Zusammenstöße,	" 18 " "
66 sonstige Unfälle,	" 44 " "
<hr/>	
zusammen 113 Unfälle,	davon 86 in Stationen,
1888/89 82 "	" 47 " " "

Hierbei wurden in 1889/90:

	getödtet	verletzt
Reisende	7	76
Bahnbedienstete	10	45
Fremde Personen	5	12
<hr/>		
zusammen	22	133
dagegen in 1888/89	18	42

Außerdem wurden in Folge von Selbstmordversuch in 1889/90 2 Personen und bei Nebenbeschäftigungen 2 Bahnbedienstete verletzt.

7. Beamte und Arbeiter.

Der durchschnittliche Personalbestand beim Eisenbahnbetriebe war in 1889/90:

in 1889/90:

	Beamte		Arbeiter	Zusammen
	etatsmäßige	diätarische		
	im Jahresdurchschnitt			
bei der allgemeinen Verwaltung . . .	234	65	20	319
„ „ Bahnaufsicht und Unterhaltung	1 214	9	1 927	3 150
„ „ Transportverwaltung . . .	2 431	253	2 369	5 053
„ „ Werkstättenverwaltung . . .	45	21	1 174	1 240
zusammen	3 924	348	5 490	9 762
dagegen in 1888/89	3 729	352	4 791	8 872

Nachstehend geben wir in den Hauptzahlen eine kurze Uebersicht über die Entwicklung des württembergischen Bahnnetzes und die Hauptergebnisse des Betriebes für die Jahre 1845/46 bis 1889/90:

	1845/46	1855/56	1865/66	1875/76	1885/86	1888/89	1889/90
	1. Juli bis 30. Juni				1. April bis 31. März		
Betriebslänge im Jahresdurchschn. km	6,43	305,43	566,10	1 271,10	1 536,10	1 560,93	1 575,13
Anlagekapital im Jahresdurchschn. M	1 095 190	54 858 000	136 713 020	349 580 898	445 861 012	461 518 993	466 638 557
desgl. für 1 km Eigenthumslänge M	—	180 382	232 566	274 741	291 461	298 164	297 280
Beförderte Personenkm. Anz.	—	51 115 781	127 349 264	245 967 472	280 708 588	307 186 234	333 200 363
Beförderte Gütertkm Anz.	—	32 267 145	101 338 078	235 816 564	276 252 700	375 139 615	440 816 380
Durchschnittl. Fahrt einer Person . km	—	24,38	23,39	22,33	23,06	21,97	21,99
Durchschnittl. Fahrt einer Tonne . km	—	96,83	85,74	82,77	80,98	81,44	88,13
Anf 1 km Betriebslänge kommen:							
Personenkm . Anz.	—	167 466	224 959	193 508	182 741	196 598	211 536
Tonnenkm	—	105 714	179 011	185 545	179 840	240 331	279 857
Roheinnahmen M	11 482	19 251	24 067	20 668	19 081	21 285	22 556
Ausgaben	9 080	10 302	11 780	11 002	10 213	10 859	12 663
Ueberschufs.	2 402	8 949	12 187	9 565	8 740	10 381	9 965
Verhältniß von Ausgabe Einnahme . . pCt.	79,07	53,52	46,50	51,90	52,41	49,79	54,37
Verzinsung des Anlagekapitals . pCt.	1,41	4,98	5,04	3,48	3,01	3,31	3,36
Einnahme für 1 Personenkm (Personenverkehr)	—	3,77	3,73	3,64	3,36	3,36	3,29
Einnahme für 1 tkm (Güterverkehr)	—	10,69	7,88	6,17	6,06	5,23	4,93
Einnahme für 1 Nutzkkm (Personen- und Güterverkehr) M	—	3,99	3,61	3,69	3,21	3,36	3,33

Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Geschäftsjahre 1890.¹⁾

Das der Verwaltung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unterstellte Bahnnetz zeigt im Jahre 1890 eine durchschnittliche Betriebslänge:

bei den Staatsbahnen und vom	
Staate betriebenen Privatbahnen	6 115,086 km (gegen 1889 + 1,22 pCt.)
bei den Lokal- und Pachtbahnen	832,873 „ („ 1889 + 18,51 „)
zusammen	6 947,959 km ²⁾
dagegen 1889	6 744,174 „
mithin Zunahme	203,785 km = 3,02 pCt.

Die gesammte Betriebslänge des staatlichen Netzes stellte sich Ende 1889 auf 7 002,516 km (Ende 1888 = 6 912,5 km) d. h. um + 1,29 pCt. höher, während die Baulänge eine Gesamttansdehnung von 6 931,781 km erreichte.

Doppelgeleisig waren 508,485 km.

¹⁾ Vergl. Archiv 1891 S. 97 n. ff. „III. Die im österreichischen Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen im Jahre 1889“.

Die nachstehenden Angaben sind dem amtlichen „Bericht über die Verwaltung der k. k. österreichischen Staatsbahnen nebst Mittheilungen über Staatseisenbahnneubau im Geschäftsjahre 1890. Wien 1891“ entnommen.

Da dieser Bericht erheblich früher erscheint, als die übrigen Statistiken über die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, so glaubten wir seinen wesentlichsten Inhalt schon jetzt veröffentlichen zu sollen. Die Statistik der übrigen Bahnen wird später nachfolgen.

²⁾ Davon entfielen in 1890:

auf die westlichen Staatsbahnen (mit Nebenlinien).	4 392,493 km
„ „ Istrianer Staatsbahn	168,356 „
„ „ Dalmatiner Staatsbahn	123,558 „
„ „ Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien	
(einschl. Zweiglinien)	2 263,558 „
zusammen	6 947,959 km

Die Transporteinnahmen (einschl. Agio) betrugen:

in 1889 =	58 807 333 fl.	(9 734 fl. für 1 km)
dagegen „ 1890 =	62 394 005 „	(10 203 „ „ 1 „)
Zunahme 3 586 672 fl. = + 6,10 pCt.		

Von der Transporteinnahme in 1890 entfallen:

auf die westlichen Staatsbahnen (mit Nebenlinien) 80,75 pCt. (82,01 pCt. in 1889)

„ „ Staatsbahnen in Galizien, Mähren und

Schlesien (mit Zweigbahnen) 18,26 „ (17,07 „ „ 1889)

„ „ Triest—Herpelje—Istrianer Staatsbahn . 0,80 „ (0,77 „ „ 1889)

„ „ Dalmatiner Staatsbahn 0,19 „ (0,15 „ „ 1889)

Die absolute Erhöhung der Transporteinnahme in 1890 gegen 1889 betrug in Prozenten:

bei den westlichen Staatsbahnen u. s. w. . . . 4,47 pCt.,

„ „ Staatsbahnen in Galizien u. s. w. . . 13,50 „

„ „ Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn . . 10,89 „

„ „ Dalmatiner Staatsbahn „ 28,67 „

Die Einführung des neuen Kreuzerzonentarifs (vom 16. Juni 1890 ab) für den Personen- und Gepäckverkehr hatte eine wesentliche Herabsetzung der Fahrpreise und Aufhebung des Freigepäcks¹⁾ zur Folge. Die Wirkungen dieses Tarifs zeigten namentlich für die Zeit vom 16. Juni bis 31. Dezember 1890 gegenüber demgleichen Zeitraume des Vorjahrs eine Zunahme um 43,86 pCt. und zwar betrug die Zunahme bei der Gruppe

der westlichen Staatsbahnen:

41,86 pCt. (gegen 6 $\frac{2}{3}$ pCt. für 1. Januar bis 15. Juni 1890),

der Staatsbahnen in Galizien u. s. w.:

56,23 pCt. (gegen 14,66 pCt. für 1. Januar bis 15. Juni 1890),

der Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn:

95,29 pCt. (gegen 5,70 pCt. für 1. Januar bis 15. Juni 1890),

der Dalmatiner Staatsbahn:

23,07 pCt. (gegen 27,89 pCt. für 1. Jannar bis 15. Juni 1890).

Im Gepäckverkehr betrug die Zunahme in 1890 gegen 1889 + 14 972 t oder 57,29 pCt.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1890 zeigen die Einnahmen gegen 1889:

für Beförderung von Personen eine Verminderung von — 214 784 fl.

„ „ „ Gepäck „ Vermehrung „ + 200 217 „

Im Ganzen eine Verminderung von — 14 567 fl.

¹⁾ Bei dieser Gelegenheit wurde die bisher nur noch auf der Prag-Dux'er Eisenbahn bestandene IV. Wagenklasse gänzlich aufgehoben.

Für das ganze Jahr 1890 gegen 1889:

beim Personenverkehr 6 178 fl.

„ Gepäckverkehr + 228 362 „

zusammen + 222 184 fl.

Die nachstehende Uebersicht giebt ein Bild der Zunahme in den Transporteinnahmen in 1890, gegenüber 1889, für die einzelnen Bahngruppen und das Gesamtnetz der k. k. österreichischen Staatsbahnen:

Zunahme	Westliche Staatsbahnen u. s. w.		Triest-Herzelpje-Istrianer Staatsbahn		Dalmatiner Staatsbahn		Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien u. s. w.		Gesamtnetz	
	Beför-	Ein-	Beför-	Ein-	Beför-	Ein-	Beför-	Ein-	Beför-	Ein-
	derte	nahme	derte	nahme	derte	nahme	derte	nahme	derte	nahme
	Personen	einschl.	Personen	einschl.	Personen	einschl.	Personen	einschl.	Personen	einschl.
	und	Agio	und	Agio	und	Agio	und	Agio	und	Agio
	Tonnen		Tonnen		Tonnen		Tonnen		Tonnen	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personenverkehr	+ 27,19	— 1,87	+ 59,78	+ 10,62	+ 24,12	+ 3,46	+ 39,91	+ 9,16	+ 29,19	— 0,04
Gepäck „	+ 0,25	+ 33,56	+ 11,09	+ 45,11	+ 32,17	+ 79,35	+ 4,34	+ 42,93	+ 1,37	+ 35,16
Eilgut „	+ 8,61	+ 12,56	+ 4,16	+ 19,17	— 58,42	— 61,25	+ 32,37	+ 22,14	+ 10,36	+ 13,32
Frachtgut „	+ 5,67	+ 6,18	+ 17,14	+ 10,16	+ 35,82	+ 49,63	+ 9,41	+ 14,37	+ 6,45	+ 7,73
zusammen	+ 27,19	+ 4,47	+ 59,78	+ 10,49	+ 24,12	+ 28,67	+ 39,91	+ 13,50	+ 29,19	+ 6,10
Personen	+ 27,19		+ 59,78		+ 24,12		+ 39,91		+ 29,19	
Güter „	+ 5,67		+ 17,04		+ 35,76		+ 9,47		+ 6,49	

Für das Gesamtnetz betrug in 1890 die Zunahme gegen 1889:
im Personenverkehr + 5 892 083 Personen (+ 29,19 pCt.),
„ Güterverkehr + 961 425 t (+ 6,49 „),
in der Transporteinnahme (einschl. Agio) + 3 586 672 fl. (+ 6,10 „),

Auf den westlichen Staatsbahnen (einschl. Nebenlinien) ergab sich eine Zunahme im Personenverkehr = + 4 710 291 Personen (27,19 pCt.), im Güterverkehr = + 711 300 t (5,67 pCt.) und in der Transporteinnahme (einschl. Agio) = + 2 156 541 fl. (4,47 pCt.).

Die Betriebseinnahmen¹⁾ (einschl. Agio) betrugen:

in 1889 = 61 643 360 fl. (d. h. 10 203 fl. für 1 km),

„ 1890 = 65 803 904 „ („ 10 761 „ „ 1 „),

mithin Zunahme von 4 160 544 fl. („ + 558 „ „ 1 „), = + 6,75 pCt.

¹⁾ Transporteinnahmen, Vergütung für Postbeförderung und aus dem Lokalbahnbetriebe, sowie sonstige verschiedene Einnahmen.

Die Gesamteinnahmen¹⁾ (einschl. Agio) ergaben:

für 1889 = 63 276 528 fl. (d. h. 10 474 fl. für 1 km),

„ 1890 = 67 495 373 „ („ 11 037 „ „ 1 „),

mithin Zunahme von 4 218 845 fl. = + 6,67 pCt.

An derselben sind sämtliche Bahngruppen beteiligt.

Die Betriebsausgaben zeigen in 1890 gegen 1889 ein Mehr von 3 146 887 fl. d. h. von + 10,39 pCt. für das Gesamtnetz, dessen Umfang bei den westlichen Staatsbahnen (einschl. Nebenlinien) um + 13,23 pCt. gewachsen ist.

Die Mehrausgabe beträgt für das Gesamtnetz in 1890:

bei der allgemeinen Verwaltung + 3,21 pCt.

„ „ Bahnverwaltung + 9,52 „

„ „ Verkehrsverwaltung + 9,92 „

beim Zugförderungs- und Werkstättendienst + 12,25 „

Die Gesamtausgaben (43 799 092 fl.) zeigen in 1890 eine Zunahme von 4 325 469 fl. d. h. + 10,96 pCt.

Das Verhältniß der Gesamtausgaben zu den Gesamteinnahmen stellte sich in 1890 auf 64,89 pCt. (gegen 62,38 pCt. in 1889), während die eigentlichen Betriebsausgaben in 1890 = 54,70 pCt. der Betriebseinnahmen betragen (52,49 pCt.²⁾ in 1889).

Für das Gesamtnetz haben sich die Betriebsausgaben für 100 Achskilometer von 2,73 fl. (in 1889) auf 2,73 fl. (für 1890) und für 1 000 Roh-tonnenkilometer von 5,09 fl. (in 1889) auf 5,01 fl. (in 1890) erniedrigt.

Das Anlagekapital der im Staatseigenthum befindlichen und im Selbstbetriebe des Staates stehenden Linien³⁾ brachte eine Verzinsung von 2,74 pCt. (in 1890) gegen 2,88 pCt. im Vorjahre d. h. — 0,14 pCt.

Das im Staatsbetriebe stehende Gesamtnetz⁴⁾ hat in 1890 eine Verzinsung von 2,69 pCt. erzielt, d. h. gegen 1889 (mit 2,74 pCt.) eine Verminderung von 0,05 pCt.

¹⁾ Davon entfielen:

auf Personenverkehr pCt.

„ Güterverkehr „

„ Transporteinnahmen überhaupt . . . „

	1889	1890
auf Personenverkehr pCt.	24,45	22,91
„ Güterverkehr „	68,49	69,33
„ Transporteinnahmen überhaupt . . . „	92,54	92,44

²⁾ Nach anderer Angabe 53,30 pCt.

³⁾ 4 988,111 km mit 708 412 054 fl. Anlagekosten.

⁴⁾ 6 120,333 km mit 881 404 863 fl. Anlagekapital.

Der Personalstand der k. k. österreichischen Staatsbahnen (einschl. des Personals der Bauleitungen und der in auswärtiger Verwendung stehenden Beamten) ergab Ende 1890:

	Oberbeamte, Beamte und Aspiranten	Unter- beamte	Diener und Wächter	Zu- sammen
A n z a h l				
a) bei der Zentralleitung	763	26	108	897
b) „ den k. k. Eisenbahnbetriebs- direktionen	2 942	2 447	11 173	16 562
	3 705	2 473	11 281	17 459
c) beim Staatseisenbahnbau	105	—	—	105
d) in auswärtiger Verwendung . .	54	1	2	57
1890 zusammen	3 864	2 474	11 283	17 621
dagegen in 1889	3 308	2 151	9 580	15 039

Der Besoldungsaufwand für das ständige Personal betrug:

in 1890 . . . 15 960 319 fl.

dagegen in 1889 . . . 14 724 010 „

An Betriebsmitteln waren in 1890 (gegen 1889) vorhanden:

		1889	1890
Lokomotiven	Stück	1 218	1 271
Tender	„	1 029	1 078
Wasserwagen	„	19	19
Personenwagen	„	2 796	2 890
Post- und Gepäckwagen	„	817	853
Güterwagen	„	22 931	24 340

Auf 1 km Betriebslänge kommen bei den normalspurigen Bahnen in 1890:

0,182 Lokomotiven	(bei 1 252 Stück im Jahresdurchschnitt)	
0,411 Personenwagen	(„ 2 844 „ „ „ „)	
0,122 Post- u. Gepäckwagen	(„ 840 „ „ „ „)	
3,454 Güterwagen	(„ 23 490 „ „ „ „)	
3,987 Wagen zusammen	(„ 27 174 „ „ „ „)	

60*

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel in 1890 ergaben für das Gesamtnetz:

Zugkilometer	33 346 991	(gegen 30 592 092 in 1889),
Wagenachskilometer ¹⁾	1 244 417 964	(„ 1 090 380 040 „ 1889),
Beförderte Rohlast .	6 667 499 000	(„ 5 947 580 100 „ 1889).

Die durchschnittliche Wagenachsenzahl eines Zuges stellte sich in 1890 auf 36 (bei einem durchschnittlichen Rohgewicht des Zuges von 200 Tonnen).

Für Güterzüge betrug in 1890 für das Gesamtnetz:

die Wagenachsenzahl	64
das durchschnittliche Rohgewicht eines Zuges .	358 t.

Die Wirkung des mit dem 16. Juni 1890 ins Leben getretenen Kreuzerzontarifs auf den Personenverkehr äußert sich in folgenden, das Gesamtnetz der k. k. österreichischen Staatsbahnen umfassenden Zahlen:

Es wurden befördert für die Zeit	1889	1890	Zunahme in 1890
	Personen		?
vom 1. Januar bis 15. Juni . . .	8 103 772	8 696 678	+ 7,31
„ 16. Juni „ 31. Dezember .	12 081 622	17 380 799	+ 43,86
zusammen	20 185 394	26 077 477	+ 29,19

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer ist bei dem Gesamtnetze (ohne Lokal- und Pachtbahnen):

von 776 359 882 Personenkm in 1889,
auf 1 012 974 659 „ „ 1890,

d. h. um 236 614 777 Personenkm = 30,48 pCt. gestiegen.

Von den zurückgelegten Personenkm entfallen in Prozenten:

	1889	1890
auf I. Klasse	3,99	3,29
„ II. „	20,94	17,02
„ III. „	68,96	73,84
„ IV. „ ²⁾	0,55	0,90
„ Militär	5,56	5,65

¹⁾ Gesamtleistung der eigenen Wagen auf eigener und fremder Bahn.

²⁾ In 1890 nur für die Zeit vom 1. Januar bis 15. Juni.

Auf den im Betriebe des Staates stehenden Lokal- und Pachtbahnen wurden außerdem zurückgelegt:

in 1889	20 748 332 Personenkm,
„ 1890	30 152 094 „ „

Im Güterverkehre beträgt in 1890 für das Gesamtnetz die Zunahme der Frachtmengen:

bei Stückgut	+ 24 426 t d. h. + 2,56 pCt.
„ Wagenladungsgütern + 924 796 „ „	+ 6,75 „
durchschnittlich + 949 222 t d. h. + 6,18 pCt.	

Die Gesamtausgaben¹⁾ (Ordinarium und Nebendienste) stellten sich für das Gesamtnetz:

in 1890 auf	43 679 210 fl.
dagegen „ 1889 „	39 362 034 „ *)
mithin ein Mehr von	4 317 176 fl. = + 10,97 pCt.

Besonders im „Verkehrs- und kommerziellen Dienst“ betrug die Mehrleistung in 1890 (gegenüber 1889) beim Gesamtnetze:

bei den Zugkilometern	+ 9 pCt.,
„ „ Wagenachskilometern	+ 12,18 „ „
„ „ Rohtonnenkilometern	+ 12,10 „ „

Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen:

	1889	1890
bei einer durchschnittlichen Betriebslänge ²⁾ . km	6 744,174	6 947,959
Eigentl. Betriebskosten im Ganzen fl.	30 283 755	33 430 643
für 1 km Betriebslänge „	4 490	4 811
„ 1 Zugkm „	0,99	1,00
„ 100 Wagenachskm „	2,78	2,73
„ 1 000 Rohtonnenkm „	5,09	5,01

Von den eigentlichen Betriebsausgaben in 1890 entfallen gegenüber 1889:

auf allgemeine Verwaltung	1,91 pCt. (gegen 2,05 pCt. in 1889),
„ Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung . 29,29	„ („ 29,58 „ „ 1889),
„ Verkehrs- u. kommerziellen Dienst 37,16	„ („ 37,31 „ „ 1889),
„ Zugförderungs- u. Werkstättendienst 31,64	„ („ 31,11 „ „ 1889).

¹⁾ Eigentliche Betriebskosten, sonstige Auslagen und Nebendienste.

²⁾ Die abweichende Zahl (gegenüber dem Vorjahre) beruht auf anderartiger Aufstellung.

³⁾ Einschl. Lokal- und Pachtbahnen und der neu zugetretenen Linien.

In der nachstehenden Uebersicht sind die wesentlichsten Betriebsergebnisse des Gesamtnetzes¹⁾ für die Jahre 1889 und 1890 zusammengestellt:

	1889 ¹⁾	1890 ¹⁾
Durchschnittliche Betriebslänge . . . km	²⁾ 6 041,433	²⁾ 6 115,086
Anzahl der beförderten Personen . . Anzahl	20 185 394	26 077 477
„ „ geleisteten Personenkm . . km	776 359 882	1 012 974 659
Durchschnittliche Fahrt einer Person . „	38,46	38,84
Anzahl der beförderten Gütertonnen ³⁾ . t	⁴⁾ 14 813 500	⁴⁾ 15 774 925
„ „ geleisteten Tonnenkm ⁵⁾ . . tkm	⁶⁾ 1 836 501 417	⁶⁾ 1 980 851 655
Durchschnittl. Fahrt einer Gütertonne . km	123,96	125,43
Anzahl der Zugkilometer „	29 151 576	31 585 108
„ „ Wagenachskilometer „	1 068 242 744	1 198 823 086
Transporteinnahmen ⁶⁾ fl.	58 807 333	62 394 005
Betriebseinnahmen „	⁷⁾ 60 714 267	65 803 904
Betriebsausgaben „	32 358 113	35 996 051
Betriebsausgabe in Proz. der Betriebs- einnahme %	⁸⁾ 53,30	54,70
Einnahme für 1 Person fl.	0,767	0,593
„ „ 1 Personenkm „	0,0199	0,0153
„ „ 1 Tonne „	2,836	2,869
„ „ 1 Tonnenkm „	0,0229	0,0229
Auf 1 Betriebskilometer kommen:		
an Personeneinnahme fl.	2 561,07	2 529,22
„ Frachteinnahme „	6 877,06	7 319,64

¹⁾ Längen und Leistungen ansschl. der Lokal- und Pachtbahnen (einschl. der neu angetretenen Linien).

²⁾ Einschl. Lokal- und Pachtbahnen = 6 744,174 und 6 947,595 km. (Die den Betriebsausgaben zu Grunde liegende Betriebslänge.)

³⁾ Ohne portofreie Regiefrüchte.

⁴⁾ Darunter Frachtgüter 14 650 801 t und 15 600 023 t.

⁵⁾ „ Frachtgüterttonnenkm 1 816 123 219 tkm und 1 956 684 988 tkm.

⁶⁾ Für Personen, Gepäck, Eilgut, Fracht- und Regiegut.

⁷⁾ Berichtigte Zahl.

⁸⁾ Nach anderer Angabe 52,9 pCt.

	1889	1890
Auf 1 Betriebskilometer kommen:		
an Transporteinnahme fl.	9 734,00	10 203,20
„ Betriebseinnahme ²⁾ „	10 049,65 ¹⁾	10 760,91
„ Betriebsausgabe ³⁾ „	4 797,94	5 180,31
Auf 1 Zugkilometer entfallen:		
an Transporteinnahme fl.	2,017	1,975
„ Betriebseinnahme „	2,083	2,083
„ Betriebsausgabe „	1,058	1,079
Auf 1 Achskilometer kommen:		
an Transporteinnahme fl.	0,0561	0,0523
„ Betriebseinnahme „	0,0568	0,0551
„ Betriebsausgabe „	0,0297	0,0294

Die Verkehrssteigerung in 1890 brachte, gegenüber 1889, eine Zunahme für das Gesamtnetz:

bei den Transporteinnahmen	+ 6,10 pCt.	(6,18 pCt. in 1889),
„ „ Gesamteinnahmen	+ 6,67 „	(6,74 „ „ 1889),
„ der Zahl der beförderten Personen	+ 29,19 „ ⁴⁾	(4,47 „ „ 1889),
„ „ Einnahme hieraus	— 0,04 „ ⁵⁾	(8,30 „ „ 1889),

¹⁾ Berichtigte Zahl.

²⁾ Die Betriebseinnahmen setzen sich zusammen aus Transporteinnahmen (einschließlich Einnahmen aus Péagebetrieb), der Vergütung für Postbeförderung und aus dem Lokalbahnbetrieb, und den sonstigen verschiedenen Einnahmen.

³⁾ Die Betriebsausgaben setzen sich zusammen aus den eigentlichen Betriebsausgaben (ohne sonstige Anlagen), den Auslagen für die Postbeförderung und den Lokalbahnbetrieb.

Die Ansätze der Vergleichsjahre verstehen sich einschl. des Agios für Valuten.

⁴⁾ Es betrug in Prozenten die Anzahl der beförderten Personen in 1890:

in I. Klasse	+ 3,15 pCt.
„ II. „	+ 3,11 „
„ III. „	+ 34,66 „
„ IV. „	— 53,32 „
bei Militär	+ 37,01 „
zusammen	+ 29,19 pCt.

⁵⁾ Bei der Einnahme ergab sich in 1890 ein Mehr oder Weniger in Prozenten

in I. Klasse	+ 1,39 pCt.
„ II. „	+ 4,45 „
„ III. „	— 2,96 „
„ IV. „	— 51,32 „
für Militär	+ 22,35 „
zusammen	— 0,04 pCt.

bei der Zahl der beförd. Frachtguttonnen + 6,48 pCt. (11,84 pCt. in 1889),
 „ „ Einnahme hieraus + 7,73 „ (5,15 „ „ 1889),
 „ „ Betriebseinnahmen + 6,75 „ (6,78 „ „ 1889),
 „ „ Betriebsausgaben + 10,39 „ (5,05 „ „ 1889).

Einen vergleichenden Ueberblick über die finanziellen Ergebnisse des Gesamtnetzes der k. k. österreichischen Staatsbahnen für die Jahre 1881—1890 bietet nachstehende Zusammenstellung:¹⁾

J a h r	Durchschnittl. Betriebslänge	Einnahmen ²⁾	Ausgaben ³⁾	Ueberschufs
	km	in Tausend Gulden (österreich. Währung)		
1881	4 899	40 116 (38 929) ⁴⁾	25 385 (23 092) ⁴⁾	14 731
1883	4 980	45 399 (44 201)	27 636 (24 909)	17 763
1885	5 723	47 098 (46 964)	32 524 (29 632)	14 574
1887	6 018	51 234 (50 867)	31 116 (27 755)	20 118
1889	6 744	62 347 (58 807)	38 544 (30 284)	23 803
1890	6 948	67 495 (62 394)	43 799 (33 431)	23 696

¹⁾ Die Ansätze aller Vergleichsjahre verstehen sich einschließlich des Agios für Valuten.

²⁾ Die Einnahmen umfassen Transporteinnahmen, verschiedene Einnahmen und Nebendienste.

³⁾ Die Ausgaben umfassen Betriebsauslagen (allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung, Verkehrsdienst, Zugförderungs- und Werkstätdendienst), sonstige Anlagen und Nebendienste.

⁴⁾ Die Zahlen in Klammern betreffen Transporteinnahmen und Betriebsauslagen.

Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1889.¹⁾

1. Längen.

Bezeichnung der Bahnen	Am 31. Dezember 1889 ²⁾			
	Baulänge		Betriebslänge	
	überhaupt	davon zwei- geleisig	überhaupt	davon zwei- geleisig
	km	km	km	km
a) Bahnen mit Lokomotivbetrieb . . .	3 000,325	460,434	3 122,318	283,433
b) Drahtseilbahnen	8,130	4,779	7,494	1,133
c) Trambahnen	35,700	12,400	35,631	12,100
d) Bahnstrecken ausländischer Unter- nehmungen in der Schweiz	61,707	29,673	67,479	28,327
zusammen (im Vorjahre)	3 106,062 (2 978,935)	507,290 501,030	3 232,732 (3 102,177)	325,573 325,145
Davon gehen ab:				
die wegen Mithenutzung doppelt ge- rechneten Strecken	—	—	74,096	36,935
im Ausland liegend	10,651	0,674	14,005	0,373
mithin Länge sämtlicher dem öffent- lichen Verkehr dienenden Eisenbahnen der Schweiz	3 005,411	506,616	3 144,631	288,263
dagegen im Vorjahre	2 969,800	500,317	3 015,680	287,377

¹⁾ Vergl. „Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1888“, Archiv 1890 S. 855 ff. (Die Angaben sind der von dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen schweizerischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1889 — Bd. XVII, Bern, Februar 1891 — entnommen.)

²⁾ In 1889 wurden neu eröffnet: 127 km (Baulänge) mit einer Betriebslänge von 131 km.

Die den Betriebsrechnungen zu Grunde liegende Betriebslänge betrug für die Normalbahnen in 1889:

am Jahresschluss . . 3 142 km (davon 287 zweigeleisig)
im Jahresdurchschnitt 3 057 „

2. Anlagekapital.

Das einbezahlte und verwendete¹⁾ Kapital betrug am Jahresschluss:

1888 1 063 047 703 Frs.
1889 1 089 517 597 „

Davon entfallen auf die Baukosten der im Betriebe stehenden eigenen Linien:

	1888 Frss.	1889 Frss.
auf Bahnanlagen und feste Einrichtungen . .	813 889 764	829 333 648
„ Rollmaterial	90 068 067	93 442 119
„ Mobiliar und Geräthschaften	8 276 646	8 519 562
zusammen	912 234 467	931 295 329
für 1 Bahnkm	315 435	308 555

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Es waren im Bestand:

	Am 31. Dezember	
	1888 Stück	1889 Stück
Lokomotiven	662	708
Personenwagen	1 901	1 992
mit Achsen	4 732	4 936
mit Sitzplätzen	83 779	86 922
(durchschnittl. für 1 Achse (Plätze))	(17,70)	(17,61)
Güterwagen	9 318	9 524
mit Achsen	18 667	19 097
„ Tragfähigkeit (Tonnen)	97 085,8	99 681,8
(durchschnittl. für 1 Achse (Tonnen))	(5,20)	(5,22)

¹⁾ Das verwendete Kapital setzt sich wie folgt zusammen für 1889:

1. Bankkosten der im Betriebe stehenden eigenen Linien	931 295 329 Frss.
2. Verwendungen auf die im Ban befindlichen Linien und Objekte	12 348 068 „
3. Emissionsverluste auf Aktien	20 431 054 „
4. Zu amortisirende Verwendungen	107 505 939 „
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte	3 181 703 „
6. Saldo vortrag	14 755 504 „
zusammen	1 089 517 597 Frss.

Im Jahresdurchschnitte standen im Betriebe in 1889:

693,1 Lokomotiven,

1 938,8 Personenwagen (mit 4 814,5 Achsen und 85 031 Plätzen),

9 401,8 Güterwagen (mit 18 842,4 Achsen und 98 063,2 t Tragfähigkeit.

Das durchschnittliche Eigengewicht (der Achse) betrug:

bei den Personenwagen 3,87 t,

„ „ Güterwagen 2,94 „

Die Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn ergaben:

	1888	1889
Lokomotivkilometer:		
im Ganzen	20 762 520	22 189 974
durchschnittlich von 1 Lokomotive	31 626	32 015
Achskilometer:		
a) der Personenwagen:		
überhaupt	109 670 139	119 466 558
durchschnittlich von 1 Achse	23 432	24 814
b) der Güterwagen:		
überhaupt	229 803 369	239 588 142
durchschnittlich von 1 Achse	12 449	12 715
Zugkilometer:		
in Personen- und gemischten Zügen	13 470 793	14 148 662
„ Güterzügen	2 724 358	3 075 975
im Ganzen	16 195 151	14 224 637
Auf 1 Bahnkilometer kommen durchschnittlich:		
Zugkilometer	5 421	5 634
Nutzkilometer	5 839	6 117
Achskilometer:		
von Personenwagen	38 162	41 126
„ Güterwagen	96 046	98 311
„ Postwagen	5 124	5 285
im Ganzen	139 332	144 722

Die durchschnittliche Zusammensetzung der Züge ergab in 1889:

an Personenwagenachsen	7,30
„ Güterwagenachsen	17,45
„ Postwagenachsen	0,94

im Ganzen 25,69

durchschnittlich für 1 Lokomotive 23,66 Wagenachsen.

An Kilometertonnen (todtes Gewicht¹⁾ und Nutzgewicht²⁾ sind befördert:

	1888	1889
im Ganzen tkm	2 678 588 256	2 846 899 922
auf 1 Bahnkm „	896 658	931 272
„ 1 Nutzkkm „	153,6	152,2
in Prozenten des Gesamtgewichts entfallen:		
auf Nutzgewicht pCt.	21,07	21,11
„ todtes Gewicht „	78,93	78,89

4. Verkehr:

a) Personenverkehr:

	1888	1889
Anzahl der beförderten Reisenden	27 078 540	29 485 094
davon in I. Klasse pCt.	1,90	2,13
„ „ II. „ „	18,68	19,68
„ „ III. „ „	79,92	78,19
Anzahl der geleisteten Personenkilometer . .	578 435 298	654 772 429
durchschnittlich für 1 Bahnkm . . km	193 631	214 188
jeder Reisende durchfuhr durchschnittl. „	21,36	22,21
mittlere Ausnutzung der Sitzplätze . . pCt.	28,6	29,5

b) Güterverkehr:

Gesamtgewicht aller beförderten Güter (einschl. Gepäck und Thiere) . . t	8 873 172	9 405 656
davon kommen auf Güter aller Art „	8 629 307	9 136 031
oder in Prozenten pCt.	97,26	97,13

¹⁾ Das todte Gewicht umfasst das Gewicht der Betriebsmittel.

²⁾ Das Nutzgewicht umfasst das Gewicht der Reisenden, des Gepäcks, der Thiere und Güter.

	1888	1889
Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer:		
im Ganzen tkm	521 080 161	551 872 361
auf 1 Bahnkilometer "	174 432	180 527
Auf Güter aller Art kommen "	510 892 743	540 555 316
Jede Tonne Gut durchfuhr durchschnittlich km	58,73	58,67
Mittlere Ausnutzung der Tragkraft pCt.	35,0	35,3

Von dem Gesamtgüterverkehr in 1889 entfallen:

auf Lebens- und Genußmittel	27,11 pCt. (29,30 pCt. im Vorjahre)
„ Brennstoffe	21,96 „ (21,02 „ „ „)
„ Baumaterialien	16,89 „ (15,89 „ „ „)
„ Metallindustrie	9,34 „ (9,11 „ „ „)
„ Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie	9,49 „ (9,53 „ „ „)
„ Textilindustrie	4,58 „ (4,60 „ „ „)

5. Finanzielle Ergebnisse.

a) Betriebseinnahmen:	1888 Frchs.	1889 Frchs.
aus dem Personenverkehr	31 147 035	34 765 081
„ „ Güterverkehr	46 624 373	49 177 948
zusammen Transporteinnahmen	77 771 408	83 943 029
aus verschiedenen Quellen	4 512 069	4 668 432
insgesamt Betriebseinnahmen	82 283 477	88 611 461
und zwar:		
für 1 Bahnkilometer	27 544	28 986
„ 1 Nutzkilometer	4,72	4,74
„ 1 Achskilometer	0,1977	0,2003

Von den Transporteinnahmen kommen in 1889:

auf den Personenverkehr 41,42 pCt. (gegen 40,06 pCt. in 1888)
„ „ Güterverkehr 58,58 „ („ 59,95 „ „ 1888).

In Prozenten der Gesamtbetriebseinnahmen entfallen auf die Transporteinnahmen:

in 1888	94,52 pCt.
„ 1889	94,73 „ .

Von den Einnahmen aus dem Güterverkehr kommen auf Güter aller Art:

in 1888 91,16 pCt.

„ 1889 90,47 „ und zwar ergab

die Tonne in 1889 . . . 4,97 Frcs. (gegen 4,93 Frcs. in 1888),

das Tonnenkilometer „ 1889 . . . 8,23 Cts. („ 8,32 Cts. „ 1888).

Der Ertrag der Betriebseinnahmen betrug in 1889 gegenüber 1888:

	im			
	Personen-		Güter-	
	verkehr		verkehr	
	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
	1888	1889	1888	1889
für 1 Bahnkm	10 426	11 372	15 608	16 087
„ 1 Zugkm	2,31	2,46	2,88	2,86
„ 1 Achskm	0,2732	0,2765	0,1543	0,1563
„ 1 Person	1,15	1,18	—	—
„ 1 Personenkm	0,0538	0,0531	—	—
„ 1 Tonne	—	—	5,25	5,23
„ 1 Tonnenkm	—	—	0,0895	0,0891

Im Personenverkehr entfallen in Prozenten der Gesamtzahl in 1889:

	Reisende pCt.	Einnahme pCt.
auf die I. Klasse	2,13	11,38
„ „ II. „	19,68	34,41
„ „ III. „	78,19	54,21

b) Betriebsausgaben:

	1888	1889
1. reine Betriebskosten Frcs.	38 306 026	40 125 280
2. verschiedene Ausgaben ¹⁾ „	5 544 857	5 810 578
zusammen	43 850 883	45 935 858

¹⁾ Die „verschiedenen Ausgaben“ umfassen: Pacht- und Miethzinse, Verlust an Hilfsgeschäften und sonstige Ausgaben.

Von den reinen Betriebskosten entfallen:

auf allgemeine Verwaltung . . .	pCt.
„ Bahnunterhaltung und Aufsicht „	
„ Verkehrs- und Zugdienst . . .	„
„ Fahrdienst	„

1888	1889
6,32	6,16
27,62	25,92
30,39	30,43
35,67	37,49

Die reinen Betriebskosten betrugen:

in Prozenten der Gesamtausgaben	pCt.
„ „ „ Transporteinnahmen	„

87,36	87,35
49,25	47,80

Die Gesamtausgaben ergaben:

für 1 Bahnkm	Fres.
„ 1 Nutzkm	„
„ 1 Achskm	„
in Prozenten der Gesamteinnahmen	pCt.

14 679	15 026
2,51	2,46
0,1054	0,1038
53,29	51,84

Der Ueberschufs der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben ergab:

im Ganzen	Fres.
für 1 Bahnkm	„
„ 1 Zugkm	„
„ 1 Nutzkm	„
„ 1 Achskm	„
in Prozenten der Gesamteinnahmen	pCt.

38 432 594	42 675 603
12 865	13 960
2,37	2,48
2,20	2,28
0,0923	0,0965
46,71	48,16

Der Reinertrag und dessen Verhältnifs zum Anlagekapital stellte sich, wie folgt:

Kapital im Jahresdurchschnitt . .	Fres.
Ertrag	„
in Proz. des Kapitals .	pCt.

1 047 724 492	1 064 234 138
35 536 943	37 699 604
3,392	3,542

6. Unfälle.

Es betrug:

die Zahl der Entgleisungen	
„ „ „ Zusammenstöße	
„ „ „ sonstigen Unfälle	
zusammen	

1888	1889
47	51
19	18
241	383
307	452

Die Gesamtzahl der Verunglückten betrug:	1888		1889	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
an Reisenden	4	6	7	17
„ Bahnbediensteten	23	172	18	293
„ sonstigen Personen	15	22	19	26
zusammen	42	200	44	336
	242		340	

Außerdem sind:		1888	1889
durch Selbstmord getödtet		15	7
„ Selbstmordversuch verletzt		1	1
zusammen		16	8

Es wurden:	1888		1889	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Reisende:				
auf 1 000 000 Reisende	0,14	0,22	0,24	0,58
„ 10 000 000 Personenkm	0,07	0,10	0,11	0,26
Bahnbedienstete:				
auf 100 000 Lokomotivkm	0,11	0,93	0,08	1,33
„ 1 000 000 Achskm	0,06	0,41	0,04	0,66
Dritte Personen:				
auf 100 Bahnkm	0,50	0,74	0,62	0,85

8. Personal.

Die Zahl der beschäftigten Personen betrug:	1888	1889
bei der allgemeinen Verwaltung	827	861
„ „ Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht	5 363	5 550
„ Expedition und Zugdienst	6 804	7 235
„ Fahrdienst und Werkstätten	4 199	4 493
zusammen	17 193	18 139
(davon auf Personalkonto)	(11 956)	(12 674)
außerdem noch bei Nebengeschäften	214	241
Gesamtpersonal	17 407	18 380
Auf 1 Bahnkm kommen:		
an im Betriebsdienste beschäftigten Personen	5,71	5,77

Die skandinavischen Eisenbahnen und die Eisenbahnen Norwegens im Jahre 1889/90.¹⁾

Das Eisenbahnnetz Skandinaviens umfaßte in 1889/90 im Ganzen 11 419 km, die sich, wie nachstehende Uebersicht zeigt, mit 1 969 km auf Dänemark, 7 888 auf Schweden und 1 562 km auf Norwegen vertheilen.

Es hatten:	Dänemark 31. März 1890 km	Schweden 31. Dezbr. 1889 km	Norwegen 30. Juni 1890 km	Zusammen 1889 90 km
an Staatsbahnen .	1 525	2 613	1 494	5 632
„ Privatbahnen .	444	5 275	68	5 787
zusammen	1 969	7 888	1 562	11 419

Ueber die Hauptbetriebsergebnisse der Staatsbahnnetze Skandinaviens bietet die nachstehende Zusammenstellung einen vergleichenden Ueberblick.

Gegenstand	Dänemark 31. März 1890	Schweden 31. Dezbr. 1889	Norwegen ²⁾ 30. Juni 1890
Betriebslänge (im Jahresdurchschnitt) km	1 525	2 548	1 578
Anlagekapital für 1 km Bahnlänge. \mathcal{A} ³⁾	112 590	109 200	92 300 ⁴⁾

¹⁾ Vergl. „Die skandinavischen Eisenbahnen und die Eisenbahnen Norwegens in den Jahren 1887/88 und 1888/89“, Archiv 1890 S. 868 u. ff.

Die nachstehenden Mittheilungen sind dem Betriebsberichte der norwegischen Regierung entnommen: „De offentlige Jernbaner. Beretning om de Norske Jernbaners Drift i terminen 1. Juli 1889—30. Juni 1890. Afgivet til den kgl. Norske Regjerings Departement for de offentlige arbeider fra styrelsen for statsbanerne. Kristiania 1891.

²⁾ Die Angaben für Norwegen beziehen sich auf das Gesamtnetz von 1 562 km.

³⁾ Für die Umrechnung gelten: 1 Krone (100 Öre) = 1 Frcs. 39 Cts. = 1,12 \mathcal{A}
1 Frcs. = 0,81 \mathcal{A}

⁴⁾ Nach anderer Angabe 82 061 Kronen oder 92 319 \mathcal{A}

Archiv für Eisenbahnwesen. 1891.

Gegenstand	Dänemark	Schweden	Norwegen ¹⁾
	31. März 1890	31. Dezbr. 1890	30. Juni 1890
Betriebsmittel			
Lokomotiven Stck.	255	373	146
Personenwagen "	754	854	486
Güterwagen "	3 988	8 963	3 317
Postwagen "	58	40	32
Befördert wurden:			
Reisende Anz.	8 970 301	4 340 222	3 989 447
Personenkm km	260 181 604	190 617 026	106 857 897
durchschnittlich für 1 km "	170 611	74 810	67 717
Durchschnittliche Fahrt einer			
Person "	29	44	26,5
Gütertonnen t	1 537 863	3 284 554	1 400 261
Tonnenkm tkm	106 348 130	336 794 440	92 371 607
durchschnittlich für 1 km "	71 048	132 180	58 537
Durchschnittliche Fahrt einer			
Gütertonne km	70	101	70
Einnahme:			
für 1 Betriebskm M	10 925	9 810	6 434
" 1 Personenkm M	3,21	4,29	3,56
" 1 Tonnenkm "	6,72	5,10	5,83
Ansgabe:			
für 1 Betriebskm M	9 001	6 471	4 227
in Prozenten der Einnahme pCt.	82,4	66,0	65,7
Ueberschuß:			
für 1 Betriebskm M	1 924	3 339	2 207
in Prozenten des Anlagekapitals pCt.	1,71	3,06	2,38

Bezüglich des norwegischen Bahnnetzes ergeben sich die nachfolgenden Hauptzahlen:

Am 30. Juni 1890 umfaßte das Eisenbahnnetz Norwegens 1562 km, wie im Vorjahre, davon waren:

vollspurig (1,435 m) = 592 km und

schmalspurig (1,067 m) = 970 "

Die mittlere Betriebslänge stellt sich auf 1578 km wie bisher.

¹⁾ Die Angaben für Norwegen beziehen sich auf das Gesamtnetz von 1562 km.

Das verwendete Anlagekapital betrug am 30. Juni 1890:

	im Ganzen	für 1 km
	Kronen (= 1,125 M)	
für die Staatsbahnen (1 494,3 km)	117 237 380	78 456
„ „ Hauptbahn (67,8 km)	10 949 898	161 508
insgesamt	128 187 278	82 061
darunter für Betriebsmittel	14 105 808	—

Für Erweiterungsanlagen während des Betriebes sind in 1889/90 im Ganzen 7 576 364 Kronen aufgewendet.

Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft:

durch Ausgabe von Aktien . .	120 610 914 Kronen
„ Anleihen	2 825 575 „
„ Betriebsüberschüsse . .	4 750 789 „
zusammen	128 187 278 Kronen.

Das Kilometer Bahnlänge kostete in 1889/90:

für die vollspurigen Bahnen . . .	108 602 Kronen,
„ „ schmalspurigen Bahnen . .	65 855 „ .

An Betriebsmitteln waren in 1889/90 vorhanden:

	1888/89		1889/90	
	voll- spurige	schmal- Bahnen	voll- spurige	schmal- Bahnen
Lokomotiven Stück	66	75	69	77
Personenwagen „	215	259	224	262
Güterwagen ¹⁾ (einschl. Brems- wagen) „	1 706	1 426	1 777	1 551
Postwagen „	15	17	15	17
Sitzplätze der Personenwagen . Anz.	7 248	8 759	7 830	8 880
Ladungsfähigkeit der Güterwagen t	16 161	8 723	16 950	9 668

Die Leistungen der eigenen Betriebsmittel auf eigener und fremder Bahn betrugen:

¹⁾ Sämtliche Güterwagen sind zweiachsige.

	1888/89	1889/90
an Lokomotivkm	4 911 528	4 984 676
„ Wagenachskm:		
der Personenwagen	33 650 190	35 457 709
„ Güterwagen	51 656 502	52 706 880
„ Bremswagen (Personen- und Güter-)	13 963 786	14 241 784
„ Postwagen	3 185 984	3 895 008
zusammen	102 456 462	106 301 381

Hinsichtlich des Güterverkehrs der norwegischen Eisenbahnen in 1889/90 (gegenüber 1888/89) ergeben sich für die einzelnen Waarengattungen nachstehende Vergleichszahlen:

Waarengattung	1888/89		1889/90	
	Tonnen	in Prozenten des Gesamt- frachtgutes	Tonnen	in Prozenten des Gesamt- frachtgutes
Ban- und Brennholz	547 722	45,38	1) 604 630	45,60
Holzmasse	144 586	11,98	159 737	12,05
Getreide und Mehl	71 017	5,98	77 631	5,96
Kohlen und Kokes	65 865	5,46	68 798	5,19
Erze	49 576	4,11	45 649	3,44
Düngemittel	37 410	3,10	46 183	3,44
Eisen, Stahl und Arbeiten daraus	34 662	2,87	39 641	2,99
Milch	22 730	1,88	25 160	1,90
Heringe und Fische	22 676	1,88	24 651	1,86
Ziegelsteine, Dachsteine n. dergl.	20 209	1,67	24 498	1,85
Salz	9 598	0,80	8 244	0,63
Heu und Stroh	8 411	0,70	6 667	0,50
Butter und Käse	5 881	0,49	6 073	0,46
Fleisch und Speck	5 442	0,45	8 046	0,61
Kartoffeln	5 088	0,42	6 920	0,52
Biere	4 645	0,38	4 952	0,37
Branntwein	3 767	0,31	4 283	0,32
Nägel	2 366	0,20	2 342	0,18
Sonstige Güter	145 271	12,07	161 656	12,20
zusammen	1 206 922	100,00	1 325 770	100,00

1) Darunter Schnittholz 318 581 t (24,08 pCt.).

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse für das Gesamtnetz der norwegischen Eisenbahnen in 1889/90, gegenüber 1888/89, sind nachstehend übersichtlich zusammengestellt:

	1888/89	1889/90
Mittlere Betriebslänge km	1 578	1 578
Verwendetes Anlagekapital Kr.	127 402 745	128 187 278
desgl. für 1 km Bahnlänge "	81 553	82 061
Beförderte Reisende Anz.	3 621 757	3 989 447
" Personenkm "	98 672 962	106 857 897
desgl. auf 1 km "	62 530	67 717
Mittlere Fahrt einer Person km	27,2	26,8
Beförderte Frachtgüter t	1 206 922	1 325 770
" Gütertonnenkm tkm	83 796 372	89 019 138
durchschnittlich für 1 km "	53 103	56 413
Mittlere Fahrt einer Gütertonne "	68,2 ¹⁾	67,1
Gesamteinnahme Kr.	8 410 356	9 017 107
desgl. für 1 km "	5 330	5 714
und zwar: im Personenverkehr "	2 223	2 390
" Güterverkehr "	2 947	3 152
Durchschnittsertrag:		
für 1 Personenkm Oere	3,2	3,2
" 1 Tonnenkm "	5,1	5,2
Gesamtausgabe Kr.	5 544 070	5 924 698
desgl. für 1 km "	3 513	3 755
davon: auf allgemeine Verwaltung "	68	76
" Verkehrsdienst "	1 032	1 096
" Maschinendienst "	1 036	1 199
" Bahnunterhaltung "	1 359	1 355
Verhältniß von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ pCt.	65,9 ²⁾	65,7
Ueberschuß Kr.	2 866 286	3 092 409
desgl. für 1 km "	1 817	1 959
in Prozenten des Anlagekapitals pCt.	2,23	2,38

¹⁾ Nach neuer Angabe 69,4 km.

²⁾ " " " 65,6 pCt.

Hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs der norwegischen Eisenbahnen in 1889/90 ergeben sich nachstehende Zahlen:

Es kommen in Prozenten der Gesamtzahl:		1888/89		1889/90	
		Personen	Per- sonenkm	Personen	Per- sonenkm
		%	%	%	%
auf I. Klasse		0,2	1,2	0,2	1,1
„ II. „		5,3	12,4	5,2	13,0
„ III. „		94,5	86,4	94,6	85,6

Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden betrug:

		1888/89 km	1889/90 km
in I. Klasse		157,5	175,1
„ II. „		64,0	66,5
„ III. „		24,9	24,2
durchschnittlich		27,2	26,8

Die durchschnittliche Besetzung der Plätze stellte sich in Prozenten:

		1888/89 %	1889/90 %
in I. Klasse auf		—	7,5
„ II. „ „		9,0	9,9
„ III. „ „		21,7	21,9
durchschnittlich auf		18,2	18,5

Für den Güterverkehr ergeben sich folgende Zahlen:

Es wurden befördert:		1888/89	1889/90
Gütertonnen (einschl. Vieh und Equipagen) t		1 276 459	1 400 261
Gütertkm ¹⁾ tkm		92 363 581	97 971 100
Mittlere Fahrt einer Gütertonne . . . km		68,2	66,0

¹⁾ Für Frachtgüter, frachtfreie Güter, Equipagen, Vieh, Eilgüter und Gepäck.

Bezüglich der Einnahmen und Ausgaben in 1889/90, gegenüber 1888/89, ergeben sich nachstehende Vergleichszahlen:

	1888/89		1889/90	
	für		für	
	die Person Öre	das Per- sonenkil Öre	die Person Öre	das Per- sonenkil Öre
Es betrug die Einnahme:				
in I. Klasse	1 195	7,6	1 366	7,8
.. II. „	307	4,8	321	4,8
„ III. „	72	2,9	69	2,9
durchschnittlich	87	3,2	85	3,2

Auf 1 Betriebskm kommen an Einnahme:

	1888/89		1889/90	
	Kronen	in pCt.	Kronen	in pCt.
im Personenverkehr	2 233	41,7	2 390	41,8
„ Güterverkehr	2 947	55,3	3 152	55,2
sonstige Einnahmen	160	3,0	172	3,0
im Ganzen	5 330	100,0	5 714	100,0

Die Ausgaben für 1 Betriebskm betrugen (in Prozenten der Gesamtausgabe):

	1888/89	1889/90
für die allgemeine Verwaltung pCt.	1,9	2,0
„ „ Verkehrsverwaltung „	29,4	29,2
„ „ Maschinenverwaltung „	29,5	31,9
„ „ Bahnverwaltung „	38,7	36,1
„ sonstige Ausgaben „	0,5	0,8
	100,0	100,0

Im Güterverkehr (Frachtgut und Vieh) wurden in 1889/90 ver-
einnahmt:

für die Tonne Gut	350 Öre,
„ 1 tkm	5,2 „

Das Personal der norwegischen Eisenbahnen betrug in 1889/90
bei 1562 km Bahlänge 2 686 Personen,
davon kamen auf die Staatsbahnen (1 494 km) 2 204 „
„ „ Hauptbahn (68 km) . . 482 „

Es kommen:

auf allgemeine Verwaltung . .	50 (46 im Vorjahre)
„ Verkehrs- „ . .	1 195 (1 123 „ „)
„ Maschinen- „ . .	474 (453 „ „)
„ Bahn- „ . .	<u>967</u> (970 „ „)
zusammen 2 686 gegen 2 592 im Vorjahre.	

Notizen.

Die in Ungarn belegenen Strecken der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft sind durch Vertrag vom 7. Juni 1891, welcher von der Vertretung der Gesellschaft und von dem ungarischen Parlamente genehmigt ist, in den Besitz des ungarischen Staates übergegangen. Ueber die Bedeutung dieses Ankaufs für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Ungarn entnehmen wir dem Pester Lloyd einige, offenbar aus unterrichteter Feder hervorgegangene Ausführungen. Das Blatt nennt die Verstaatlichung dieser größten und mächtigsten Privatbahnunternehmung des Landes ein schwerwiegendes Ereigniß in der Geschichte des ungarischen Eisenbahnwesens, wie ihm ein zweites kaum an die Seite gesetzt werden kann. Die That hat keine geringere Bedeutung, als der Entschluß, durch den Ankauf der Theißbahn (im Jahre 1880) vom Privatbahnsystem zum Staatsbahnsystem überzugehen. Die ausschließliche Herrschaft des Staatsbahnprinzips in Ungarn ist damit zur unumschränkten Geltung gelangt, der Staat zieht sämtliche Schienenlinien des Landes in seinen Machtbereich und was davon noch in privatem Besitz geblieben, wird entweder in kurzer Frist dem Enteignungsverfahren unterworfen, oder fällt unter die unbedingte Botmäßigkeit des staatlichen Netzes und seiner Tarife. Das große Ziel ist damit erreicht: das Land gebietet über seine Verkehrswege, es bestimmt unbehindert durch fremden Einfluß seine Verkehrs- und Tarifpolitik.

Seit dem Beginn der Verstaatlichung ist das Land, nachdem es die verschiedensten Phasen der Eisenbahnpolitik mit Schwierigkeiten und Opfern durchgekämpft hat, in den Besitz von 5608 km Eisenbahnen gelangt, denen sich 1499 km des ungarischen Netzes der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn und 57 km der Arad-Temesvárer Bahn anschließen, sodaß das gesammte Staatsbahnnetz 7164 km und mit den im Betriebe des Staates befindlichen Vizinalbahnen nahezu 9500 km Linien umfassen wird. Von 380 km zu Beginn des Jahres 1871 sind die Staatsbahnen auf beiläufig die dreißigfache Länge angewachsen und beherrschen den gesammten Eisenbahnverkehr.

Nach dem Vertrage vom 7. Juni 1871 übernimmt der Staat die gesammten ungarischen Linien der Gesellschaft sammt allen Fahrbetriebsmitteln und Einrichtungen gegen eine bis zum Jahre 1965 zu bezahlende feste Jahresrente von 9 600 000 fl. in Papier. Die Bahn geht am 1. Januar 1891 in den Besitz des ungarischen Staates über und wird in dessen Betrieb übernommen, sobald die nothwendigen Eintragungen im Eisenbahngrundbuche geschehen und die erste Rate der Jahresrente an die Gesellschaft gezahlt ist. Der Staat erhält außerdem die Bergbahn Anina-Lissava im Buchwerthe von 4 845 060 fl., den Schiffspark und verschiedene Grundstücke im Werthe von 1 100 000 fl. und hat für die im Jahre 1891 gemachten Bauauslagen für die im Bau begriffenen Vizinalbahnen im Betrage von 2 900 000 fl. keine Vergütung zu leisten. Die für die Budapester Ringbahn vom Staate an die Gesellschaft zu bezahlende Jahresrente von 125 000 fl. hört auf, da diese in die gewährte Jahresrente eingerechnet ist. Zum vollständigen Ausbau der Marchthalbahn, sowie der nach Balassa-Gyarmath führenden Vizinalbahn, sowie zur Bezahlung der neu bestellten Personen- und Güterwagen giebt die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft dem Staate ein Darlehen im Betrage von fünf Millionen Gulden, welches mit 5 pCt. verzinslich und nach halbjähriger Kündigung rückzahlbar ist. Die Gesellschaft übergiebt dem Staate die in ihrem Besitze befindlichen sämmtlichen Aktien der Arad-Temesvárer Bahn und überantwortet ihm binnen Jahresfrist alle Prioritäten dieser Bahn, wogegen der Staat die für diese Bahn gewährte fünfprozentige Zinsengarantie bis zum vertragsmäßigen Ende der Konzessionsdauer an die Gesellschaft bezahlt.

Der ungarische Staat beherrscht durch die neu zu erwerbenden Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, durch den Betrieb der Strecken Marchegg—Budapest—Temesvár—Orsova—Bazias und durch die Waagthalbahn den gesammten Ausfuhrverkehr nach dem Norden und Westen und vereinigt den Verkehr aus dem Südosten, aus Serbien und Rumänien in seiner Hand. Er wird einerseits auf diesen langen, ausgedehnten Strecken seine wohlfeilen Tarife für den Personen- und Gütertransport einführen, welche einen Segen für das Land bilden und wird andererseits durch die niedrigen Transportpreise Verkehre heranziehen oder neu schaffen, die bisher entweder andere Wege eingeschlagen haben oder überhaupt nicht vorhanden waren. Dies gilt insbesondere für den rumänischen Verkehr, der bisher ausschließlich der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft zugefallen ist. Die höchste Bedeutung kommt aber der Thatsache zu, daß in Zukunft die Konkurrenz zwischen den ungarischen Staatsbahnen und der mächtigen

Privatbahngesellschaft aufhört. Diese Konkurrenz hat auf die Dauer der Zeit schwer haltbare Zustände geschaffen und Opfer gefordert, die wohl in den Ergebnissen der Staatsbahnen nicht ziffermäßig zum Ausdruck kamen, die aber für jeden Kenner der Verhältnisse offenkundig waren. Die Bestrebung, dem Staatsbetriebe das Uebergewicht und die größtmögliche Frachtmenge zu sichern, führte dahin, daß derselbe über weite schwierige Umwege Transporte schleppte, deren natürlicher gerader Weg über die flache Linie der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn gehen sollte. Der Transport der rumänischen Reisenden und Güter durch ganz Siebenbürgen und Klausenburg, Großwardein nach Budapest, das Ablenken der Transporte der ehemaligen Theißbahnstrecken von Czegléd über Ujfsáls nach Budapest, die Bewegung der Güter auf der schwierigen Gebirgsstrecke Ruttek, die weit besser über die Wnagthallinie gerollt wären, haben die Kosten der ungarischen Staatsbahnen in jedem Jahre erhöht, denn mit bedeutendem Kraftaufwand an Kohle und Transportmitteln wurden die Leistungen vollbracht, welche in den letzten Jahren zur Steigerung des Verkehrs geschahen. Wie anders wird sich dies in der Zukunft gestalten, wenn die Ueberleitung der Verkehre ein Ende hat, wenn Personen und Güter auf dem leichtesten und am wohlfeilsten zugänglichen Wegen die Reise zurücklegen. Wieviel wird an Betriebskosten, wieviel an Material erspart werden können. Um wie Vieles besser wird die Eintheilung der Züge zu bewerkstelligen sein, und um wieviel wird sich der Betriebskoeffizient der Staatsbahnen niedriger stellen! Die ungarischen Staatsbahnen haben mit großen Anstrengungen einen Betriebskoeffizienten von 56 pCt. erzielt, die Gesellschaft konnte sich eines solchen von 37—38 pCt. berühmen. Wohl wurde von vielen Seiten die musterhafte Verwaltung der Privatunternehmung hervorgehoben. Eines darf aber nicht vergessen werden: die Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft durchziehen das Land wie auf einem Tafelbrett. Nirgends eine Schwierigkeit, nirgends ein schwerer Gebirgsstock, eine Wasserscheide, nirgends eine kostspielige Bahnerhaltung, nirgends ein theurer Betrieb. Die Züge durchlaufen die weiten Ebenen mit vollster Belastung und nirgends keucht die Lokomotive mit halber Last den Bergrücken aufwärts. Nun werden die Waaren, die weite Umwege gemacht haben, die gerade Bahn ziehen und die Beförderung wird sich ebenso wohlfeil im Staatsbetriebe stellen, wie ehemals in der Hand des Privaten. Und die Eintheilung der Personenzüge! Betrachtet man nur die Schnell- und Eilzüge zwischen Budapest und Wien. Heute verkehren fünf Züge auf beiden Strecken, davon vier zu gleicher Stunde, wird es nun nicht leicht sein, entweder einen oder den anderen dieser Züge zu ersparen oder durch eine

zweckmäßige Aenderung der Abfahrtszeiten dem Bedürfnisse und der Bequemlichkeit des Publikums in noch weit ausgedehnterem Maße als bisher Rechnung zu tragen? Es wird noch weit mehr belebend auf den Verkehr wirken, wenn täglich von zwei zu zwei Stunden ein Eilzug zwischen den Hauptstädten beider Staaten verkehrt, als wenn zweimal im Tage je zwei Züge zu gleicher Zeit auslaufen.

Große Gesichtspunkte eröffnen sich für den Staatsbahnbetrieb in Ungarn; derselbe wird den volkswirtschaftlichen Interessen des Landes ungehindert dienen können, er wird aber auch im Stande sein, durch die bessere Eintheilung der Transporte und durch die zweckmäßige Leitung ungleich größere materielle Erfolge zu erzielen, als bisher. Die Erträge der Staatseisenbahnen werden sich heben und ungleich mehr als bisher einen wichtigen Faktor im Staatshaushalte bilden.

Dampftrambahnen in Italien. Am 1. Januar 1891 waren nach der vom italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik in Italien 124 verschiedene Linien — 81 Haupt- und 43 Zweiglinien — mit zusammen 2539 km Länge Dampftrambahnen im Betrieb. Von den einzelnen Provinzen ist Mailand am besten mit Dampftrambahnen ausgestattet, es befinden sich dort 21 Linien mit zusammen 327 km Länge. Dann kommen Turin mit 20 Linien von zusammen 291 km Länge, Novara mit 9 Linien von zusammen 224 km Länge, Alessandria mit 11 Linien von 197 km, Mantua mit 4 Linien von 156 km Länge u. s. w. Die längste Dampftrambahn ist die 70 km lange Linie Mantua-Brescia, die kürzeste bildete eine 457 m lange Zweigbahn der Linie Meldola-Forlì-Ravenna. Von der gesammten Länge der Dampftrambahnen hatten 322 km eigenen Bahnkörper, der übrige Theil war auf bestehenden Straßen angelegt und zwar lagen 140 km auf Staats-, 1721 km auf Provinzial- und 356 km auf Gemeindestraßen. Die älteste Linie ist die von Borgo St. Dalmazzo nach Cuneo, auf welcher der Betrieb am 8. Juni 1878 eröffnet wurde, die jüngste war zur Zeit der Aufstellung der Statistik, am 1. Januar 1891, die am 23. Dezember 1890 eröffnete Theilstrecke Santa Lucia-Barcellona der Linie Messina-Barcellona. Betrieben wurden die Dampftrambahnen von 52 verschiedenen Unternehmungen. Die größte Länge betreibt davon die Gesellschaft der tessinischen Eisenbahnen, welche 9 Linien mit zusammen 232 km im Betriebe hat.

Die Spurweite der Dampftrambahnen ist meist 1,445 m, also gleich der Normalspurweite der italienischen Eisenbahnen. Größere Spurweiten kommen nicht vor, dagegen verschiedene kleinere bis zu 0,75 m herab, welche letztere sich bei den Linien Bari-Barletta, Biella-Cossato und Ivrea-

Santhià findet. Die größte Fahrgeschwindigkeit kommt bei den Zügen der Linie Saronno-Tradate mit 25 km in der Stunde vor, in der Regel ist dieselbe 18 km. Das Maß der vorgeschriebenen größten Geschwindigkeit fällt bis auf 7 km in der Stunde bei der Linie Gelsomino-Florenz. Die größte Zahl der einen Zug bildenden Wagen ist meist 4, es steigt diese Zahl auf 11 bei der Linie Rom-Tivoli und fällt auf 1 bei der Linie von der Eisenbahnstation bei Bergamo nach dem Fusse der zur oberen Stadt daselbst führenden Seilbahn und der versuchsweise für elektrischen Betrieb eingerichteten Linie Florenz-Fiesole.

Der Bau einer Eisenbahn durch Sibirien¹⁾ ist seitens der russischen Regierung nunmehr beschlossen. Durch Erlaß vom 17./29. März 1891²⁾ hat der Kaiser von Rußland den auf einer Reise in den Ländern des Ostens befindlichen Großfürsten Thronfolger Nikolaus Alexandrowitsch beauftragt, bei seinem Wiedereintreffen auf russischem Gebiete in Wladiwostok den Bewohnern Sibiriens den kaiserlichen Willen zu verkünden, zur Verbindung der an Naturschätzen reichen Gebiete Sibiriens mit den Schienenwegen des europäischen Rußlands eine durch ganz Sibirien führende Eisenbahn erbauen zu lassen. Die Ausführung dieses großen, „wahrhaft volksthümlichen Werkes“, wie es in dem Erlasse genannt wird, soll auch sofort in Angriff genommen werden und der Thronfolger erhält daher zugleich den Auftrag, die Arbeiten zu dem zuerst in Angriff zu nehmenden Theile, der auf Staatskosten und unmittelbar durch die Regierung (des Ministeriums der Verkehrsanstalten) zu erbauenden, von Wladiwostok nach dem am Ussuriflusse gelegenen Fort Grafskaja führenden sogenannten „Ussuribahn“ durch Vollziehung des ersten Spatenstichs zu eröffnen. Die Feierlichkeit des ersten Spatenstichs hat danach auch am 19./31. Mai 1891 stattgefunden.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate April, Mai und Juni 1891 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschließlich der bayerischen) Eisenbahnen.

¹⁾ Vergl. Archiv 1888 S. 908.

²⁾ Veröffentlicht in der Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom
28. Mai
9. Juni 1891.

a) Betriebsergebnisse.

	Länge	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
	km	im Ganzen	für das km	vom 1. April 1891 ab	vom 1. Januar 1891 ab
I. April 1891.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen u. s. w.	33 401,35	92 804 302	2 781	80 731 430	48 808 557
gegen 1890	+ 795,79	+ 3 861 804	+ 51	+ 3 665 639	— 321 477
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	57 569	2 163	—	226 668
gegen 1890	—	— 7 431	— 280	—	— 3 936
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,21	3 250 753	1 741	—	12 218 176
gegen 1890	—	+ 231 865	+ 124	—	+ 1 039 198
Summe A	35 295,17	96 112 624	2 725	80 731 430	56 253 401
gegen 1890	+ 795,79	+ 4 086 238	+ 55	+ 3 665 639	+ 713 785
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1890	+ 109,83	+ 72 164	+ 9	+ 20 868	+ 231 927
II. Mai 1891.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen u. s. w.	33 401,01	96 914 613	2 901	165 132 869	56 969 466
gegen 1890	+ 641,48	+ 1 596 078	— 13	+ 5 688 254	— 823 877
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	71 780	2 697	—	299 424
gegen 1890	—	+ 3 166	+ 118	—	+ 4 092
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,21	3 502 292	1 876	—	15 760 612
gegen 1890	—	+ 90 344	+ 49	—	+ 1 139 217
Summe A	35 294,3	100 488 685	2 847	165 132 869	73 029 502
gegen 1890	+ 641,48	+ 1 689 538	— 9	+ 5 688 254	+ 1 967 186

	Länge	Einnahme im Monat in Mark		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahres	
	km	im Ganzen	für das km	vom 1. April 1891 ab	vom 1. Januar 1891 ab
B. Bahnen untergeordneter					
Bedeutung	1 345,30	826 441	615	887 437	1 660 495
gegen 1890	+ 88,13	+ 82 043	+ 17	+ 20 731	+ 285 981
III. Juni 1891					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen n. s. w.	33 449,11	94 152 326	2 815	247 161 404	69 574 885
gegen 1890	+ 639,61	+ 4 091 932	+ 70	+ 9 233 321	+ 1 256 689
2. Privatbahnen in Staatsver- waltung	26,61	65 153	2 448	—	366 029
gegen 1890	—	+ 4 428	+ 166	—	+ 9 972
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	1 867,21	3 351 827	1 795	—	19 159 946
gegen 1890	—	+ 218 994	+ 117	—	+ 1 357 818
Summe A	35 342,93	97 569 306	2 761	247 161 404	89 100 860
gegen 1890	+ 639,61	+ 4 315 354	+ 73	+ 9 233 321	+ 2 624 479
B. Bahnen untergeordneter					
Bedeutung	1 345,30	797 879	594	1 333 604	2 014 059
gegen 1890	+ 88,13	+ 71 248	+ 16	+ 52 789	+ 328 185

b) Zugverspätungen.

	Betriebslänge km	In den fahrplanmäßigen		
		Schnell-	Personen-	gemischten
		Zügen wurden zurückgelegt Zugkm		
April 1891 : . . .	36 151,96	2 319 782	9 080 133	2 511 817
Mai 1891	36 151,52	2 418 501	9 445 017	2 612 587
Juni 1891	36 203,57	2 610 114	9 881 631	2 456 789

Verspätungen der fahrplanmäßigen Personenzüge im			
	April 1891	Mai 1891	Juni 1891
	Z ü g e		
Im Ganzen	1 803	4 600	2 383
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse . .	616	1 852	784
Also durch eigenes Verschulden	1 187	2 808	1 604

c) Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle Fahrende Züge		Zahl der getödteten und verletzten Personen	
	Beim Rangiren		
a) April 1891.			
Entgleisungen 6	22	Reisende	getödtet 2 verletz 6
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	14 147
stöße 3	12	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	2 —
Sa. 9	Sa. 34	Fremde	20 7
Sonstige . . . 152		Sa. 38	160
b) Mai 1891.			
Entgleisungen 11	11	Reisende	2 21
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	35 179
stöße 3	4	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	— 2
Sa. 14	Sa. 15	Fremde	13 8
Sonstige . . . 178		Sa. 50	210
c) Juni 1891.			
Entgleisungen 13	24	Reisende	— 8
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	28 209
stöße 2	13	Post-, Steuer-u.s.w. Beamte	1 4
Sa. 15	Sa. 37	Fremde	16 21
Sonstige . . . 221		Sa. 45	242
			287

Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1889 und 1890.¹⁾

Gegenstand	Staats- Eisenbahnen		Privat- Eisenbahnen		Zusammen	
	1889	1890	1889	1890	1889	1890
Betriebslänge:						
am Jahresschluss Werst	7 708 ²⁾	8 007	18 846 ²⁾	19 231	26 554 ²⁾	27 238
im Jahresdurchschnitt "	7 560 ²⁾	7 867	18 840 ²⁾	18 877	26 344 ²⁾	26 679
Beförderte Reisende:						
Zivilpersonen Anz.	5 465 354 ²⁾	5 684 511	33 275 223 ²⁾	34 079 910	38 740 577 ²⁾	39 764 421
Beförderte Güter:						
Frachtgut Pnd	624 920 184	596 003 436	2 779 970 708	2 827 536 855	3 404 890 892	3 423 540 291
(t)	(10 236 203) ²⁾	(9 762 546)	(45 535 966) ²⁾	(46 315 100)	(55 772 169) ²⁾	(56 077 646)
Betriebseinnahmen:						
im Ganzen Rbl.	48 354 942 ²⁾	52 186 857	228 002 336 ²⁾	223 644 032	276 357 278 ²⁾	275 830 889
für 1 Werst Bahn- länge "	6 396 ²⁾	6 634	12 102 ²⁾	11 847	10 490 ²⁾	10 339

Ueber die Betriebsergebnisse der finnländischen Bahnen (1759 Werst) und der unter Militärverwaltung stehenden transkaspischen Eisenbahn (1343 Werst) liegen entsprechende Mittheilungen nicht vor.

Am Jahresschluss 1890 stellte sich hiernach die Betriebslänge der Eisenbahnen des europäischen Rußland (einschließlich der finnländischen Bahnen) auf 28 997 Werst, d. h. 30 940 km.

Bezüglich der Gesamteinnahmen der russischen Eisenbahnen (ohne finnländische Bahnen und Transkaspibahn) findet sich in der vorliegenden Quelle die nachstehende Uebersicht:

¹⁾ Die Angaben sind einer vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten Nachweisung entnommen. Wegen der gleichen Angaben für die Jahre 1888 und 1889 vergl. Archiv 1890 S. 884/886. Von einer Umrechnung der Rubelangaben in Markwährung ist mit Rücksicht auf den schwankenden Rubelkurs abgesehen. Für die Umrechnung des beförderten Gewichts ist 1 Pnd = 16,28 kg angenommen. 1 Werst ist = 1,067 km.

²⁾ Die Abweichungen gegen die früheren Angaben beruhen wahrscheinlich auf nachträglichen genaueren Feststellungen.

Jahr	Betriebs- länge ¹⁾	Gesamteinnahme		Von der Gesamteinnahme entfallen auf					
				Personenverkehr		Güterverkehr		Sonstige Ein- nahmen	
		überhaupt	für 1 Werst	für 1 Werst	in pCt.	für 1 Werst	in pCt.	für 1 Werst	in pCt.
		Rubel		Rubel	%	Rubel	%	Rubel	%
1885 . . .	24 041	234 374 611	9 959	1 884	18,32	7 792	78,34	283	2,34
1886 . . .	24 508	225 217 484	9 270	1 807	19,49	7 240	78,10	223	2,41
1887 . . .	25 367	252 986 698	10 209	1 779	17,43	8 205	80,37	225	2,20
1888 . . .	26 133	283 382 753	11 080	1 849	16,69	8 847	79,35	384	3,46
1889 . . .	26 554	282 690 785	10 742	1 866	17,37	8 441	78,58	435	4,03
1890 . . .	27 238	279 859 242	10 490	Die bezüglichen Angaben stehen noch aus					

Von den oben angegebenen, auf den Eisenbahnen des europäischen Rußland (mit Ausnahme Finnlands) beförderten Frachtgütern wurden den russischen Bahnen von auswärtigen Bahnen und auf dem Seewege im direkten Verkehre zugeführt:

		Vom 1. Januar bis 31. Dezember	
		1889	1890
Ueber den Seehafen und den neuen Hafen in		Tonnen ²⁾	
St. Petersburg (Hafenzweigbahn der Nikolai- bahn)		90 895	101 558
„ Reval	} (Baltische Eisenbahn) . }	20 817	24 782
„ Baltischport		761	886
„ Riga (Riga-Dünaburger Eisenbahn) . . .		7 665	6 685
„ Libau (Libau-Romnyer Eisenbahn). . . .		43 964	23 580
„ Wirballen (St. Petersburg - Warschauer Eisenbahn)		22 996	18 352
„ Grajewo (Südwestbahn)		23 654	26 303
„ Mlawo (Weichselbahn)		39 857	37 198
„ Alexandrowo	} (Warschau-Wiener Eisenb.) }	57 464	54 743
„ Sosnowice		257 188	214 859
„ Graniza		45 417	50 676

¹⁾ Ohne die finnländischen Eisenbahnen und die Transkaspibahn.

²⁾ 1 t = 61,05 Pud

		Vom 1. Januar bis 31. Dezember	
		1889	1890
		Tonnen	
Ueber Radziwiloff	(Südwestbahnen)	9 568	4 634
" Wolotschisk		15 797	16 760
" Ungheni		47 187	49 640
" Odessa		15 651	15 617
" Sewastopol (Losowo-Sewastopoler Eisenbahn)		8 429	13 357
" Poti und Bakum (transkaukasische Eisenbahn)		41 285	—
zusammen		748 595	659 630

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtgesetz.

Erkenntnis des Reichsgerichts (VI. Zivilsenat) vom 19. Januar 1891 in Sachen des früheren Eisenbahnschaffners Franz K. zn B., Klägers und Revisionsklägers, wider den k. pr. Fiskus, vertreten durch das königl. Eisenbahnbetriebsamt B., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Erhöhung der auf Grund des Haftpflichtgesetzes zuerkannten Rente, wenn sich die Verhältnisse, welche die Zuerkennung derselben bedingten, wesentlich ändern. Beförderung der Hintermänner des in Folge des Unfalls aus dem Dienste geschiedenen Beamten in eine höhere Stelle.

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. § 7.

Thatbestand.

Der Kläger, welcher als Schaffner bei der königl. preufs. Ostbahn angestellt war, verunglückte am 6. Juni 1880 dadurch, daß er bei Abfahrt eines Zuges von den zu seinem Schaffnersitze führenden Stufen herabfiel und sich erheblich verletzte. Er erhob demnächst in einem Vorprozesse eine auf § 3 des Haftpflichtgesetzes gestützte Klage und erlangte, nachdem seine dauernde Erwerbsunfähigkeit festgestellt war, rechtskräftige Verurtheilung des Beklagten zur Anerkennung seiner Schadensersatzpflicht, sowie Zahlung der Kurkosten und einer vom 1. Januar 1882 an laufenden monatlichen Rente von 123,05 *M*, welche sich aus dem monatlichen Schaffnergehalte mit 82,50 „ einem Wohnungsgeldzuschusse von monatlich 20,00 „ und der Hälfte der auf monatlich 41,10 *M* angesetzten Meilengelder mit 20,55 „ zusammensetzte.

in Summa	123,05 <i>M</i>
----------	-----------------

Dermalen beansprucht Kläger Erhöhung der Rente, weil inzwischen seine Nachleute, und zwar der erste am 1. April 1883 zum Packmeister

und am 1. Juli 1886 zum Zngführer befördert sind. — Die fünfte Zivilkammer des Landgerichts I zu B. hat mit Urtheil vom 10. Januar 1890 die Klage abgewiesen, und der neunte Zivilsenat des königl. Kammergerichts hat mit Urtheil vom 8. Juli 1890 die Berufung des Klägers zurückgewiesen. — — — — —

In der Hauptverhandlung vor dem Revisionsgericht beantragte Revisionskläger, das angefochtene Urtheil aufzuheben und nach dem Berufungsantrage des Klägers zu erkennen.

Revisionsbeklagter beantragte, die Revision zurückzuweisen und dem Kläger die Kosten der Revisionsinstanz aufzuerlegen.

Entscheidungsgründe.

Die Klage ist weiter auf § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes gestützt, indem behauptet wird, dafs sich die Verhältnisse, welche die Zuerkennung der Rente bedingten, inzwischen wesentlich verändert hätten.

In dieser Richtung ist aufser der angeblichen Verschlimmerung des klägerischen Gesundheitszustandes geltend gemacht: a) dafs inzwischen die Hintermänner des Klägers Packmeister bezw. Zugführer geworden seien und dafs diese mit höheren Bezügen verbundenen Beförderungen auch ihm nunmehr zu Theil geworden sein würden, wenn er nicht in Folge des erlittenen Unfalles den Dienst hätte aufgeben müssen; b) die inzwischen eingetretene Preissteigerung der gewöhnlichen Lebensbedürfnisse.

Das Vorbringen unter b) ist mit Grund vom Berufungsrichter als belanglos bezeichnet, und zwar schon deshalb, weil sich die Höhe der Schaffnergehälter trotz der eingetretenen Preissteigerung im Allgemeinen nicht geändert habe, Kläger also auch bei Fortdauer des Dienstes eine Verbesserung in dieser Richtung nicht erlangt haben würde.

Nicht hinreichend gerechtfertigt erscheint dagegen die Entscheidung über den unter a) geltend gemachten Gesichtspunkt, dafs „inzwischen“ die Hintermänner des Klägers befördert und in höhere Bezüge eingerückt sind, während dem Kläger durch den erlittenen Unfall eine derartige Verbesserung seiner Lage entging.

Wenn der zweite Richter zunächst ausführt, die Beförderung eines Beamten in höhere Stellung sei von einer Reihe von zufälligen Umständen und überdies vom dienstlichen Ermessen der vorgesetzten Behörde abhängig, für ihre Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit beständen daher immer nur mehr oder weniger unsichere Muthmassungen, noch weniger lasse sich aber voraussagen, zu welchem bestimmten Zeitpunkt das Anrücken geschehen werde, vielmehr sei man auch hier auf Muthmassungen und Schätzungen an der Hand der allgemeinen Erfahrung angewiesen, hieran

aber die weitere Ausführung reiht, daß eine solche allgemeine Aussicht schon vor Zuerkennung der Rente und zur Zeit des Vorprozesses bestanden habe, daß der Zeitpunkt des Anrückens der Hintermänner der Zeitpunkt des eigenen Aufrückens des Klägers nach wie vor ungewiss lasse, daß aber, wenn überhaupt eine begründete Möglichkeit einer späteren Veränderung zur Zeit der Anstellung der ersten Klage schon vorhanden war, die Aussicht auf Beförderung schon im Vorprozesse hätte geltend gemacht werden müssen, — so erscheint diese Auffassung mehrfach bedenklich.

Es ist ein kaum bestrittener Grundsatz, daß für die Berechnung des Schadensumfanges zunächst diejenige Lage maßgebend ist, in welcher sich der Verletzte zur Zeit der Verletzung befand.

(Man vergl. Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts Bd. VIII S. 370, Bd. VI S. 9, Bd. XXII S. 158, Urtheil des Reichsgerichts III. Zivilsenats, vom 28. April 1882).

Wenn es sich aber um Bemessung des Vermögensverlustes handelt, welchen der Verletzte von der Zeit der Verletzung an künftig erleiden wird, so dürfen nur diejenigen günstigeren Verhältnisse mit berücksichtigt werden, welche zur Zeit des Unfalls in sicherer Aussicht standen, deren Verwirklichung aber eben durch den Unfall ausgeschlossen wurde.

(Urtheil des III. Zivilsenats vom 5. Dezember 1879).

Blosse entfernte Möglichkeiten sind nicht zu berücksichtigen und kann eben deshalb, wenn sich dieselben später gleichwohl verwirklichen, auch nicht gesagt werden, daß sie mit Rücksicht auf diese bloße Möglichkeit ihrer Realisirung schon früher hätten geltend gemacht werden müssen.

Nun kann allerdings zugegeben werden, daß im Allgemeinen eine noch in unbestimmter Ferne in Aussicht stehende Beförderung eines Beamten, die von verschiedenen, vom zweiten Richter zutreffend hervorgerufenen ungewissen Voraussetzungen abhängt, ohne Rechtsirrthum nur als bloße Möglichkeit, nicht als sichere Aussicht aufgefaßt werden kann. — Nur wird diese Auffassung ebensowohl gegen die frühere, als gegen die derzeitige Geltendmachung eines auf eine solche bloße Möglichkeit gestützten Anspruches sprechen. — Man wird also auch dem Kläger keinen Vorwurf daraus machen dürfen, wenn er sich zur Zeit der früheren Klage auf die bloße Möglichkeit einer späteren Beförderung nicht berief.

Fraglich aber muß es erscheinen, ob dieser Gesichtspunkt auch dann noch durchschlagend erscheint, wenn die Zeitgenossen eines Beamten aus der betreffenden Beamtenkategorie bereits in eine bessere Stelle eingerückt sind.

Es handelt sich um Beförderung von subalternen Beamten in verwandte, von den bisherigen nicht wesentlich verschiedene Funktionen, für deren Erreichung in der Regel nicht besondere individuelle Fähigkeiten,

sondern nur gewisse allgemeine Vorbedingungen, wie bestandenes Examen, Dienstalter und gute Führung vorausgesetzt und gefordert werden. Hier wird es sich fragen, ob nicht ohne Weiteres angenommen werden muß, daß der in Folge eines Unfalls aus dem Dienste geschiedene Beamte mit unbestrittenem Vorhandensein der allgemeinen Vorbedingungen gerade zur Zeit des Eintritts seines nächsten Hintermanns in eine höhere Stelle die sichere Aussicht auf Erlangung einer gleichen Beförderung gehabt hätte und ob daher nicht mit dem Eintritt dieses Zeitpunktes die Verhältnisse, wie sie bestanden, bevor feststand, wenn die Zeitgenossen des Verletzten in der betreffenden Beamtenkategorie überhaupt in der Reihe der zu Befördernden an die Spitze gelangen würden, — als wesentlich verändert anzusehen sind.

Diesen Unterschied zwischen der bloßen allgemeinen Möglichkeit einer noch in unbestimmter Ferne in Aussicht stehenden Beförderung irgend eines Beamten und der bei bereits erfolgter Beförderung von Beamten gleichen Dienstalters anzunehmenden Erhöhung der Sicherheit der Aussicht wie des Zeitpunktes ihrer Erfüllung für die Beamten einer bestimmten Diensteskategorie hat der zweite Richter nicht genügend in Betracht gezogen.

Er hat unterlassen, die Verhältnisse der im konkreten Falle in Betracht kommenden Diensteskategorien und der bei denselben in Frage kommenden Voraussetzungen der Beförderung einer speziellen Prüfung zu unterstellen und auf dieser Grundlage unter Heranziehung der für Erfüllung der allgemeinen Voraussetzungen erheblichen persönlichen Verhältnisse des Klägers und seines Verhaltens im Dienste zu untersuchen, ob nicht zur Zeit der Beförderung seiner Hintermänner zu Packmeistern bei unterstellter Dienstfähigkeit auch des Klägers Beförderung in diese Stelle als eine gleichzeitig in Aussicht gestandene hätte bezeichnet werden müssen.

Dagegen konnte der zweite Richter die Beförderung des Klägers zum Zugführer trotz in Mitte liegender Beförderung seiner Hintermänner in diese Stellung schon jetzt und ohne weitere Untersuchung in das Bereich unbestimmter Möglichkeiten verweisen.

Denn für diese Stellung hatte Kläger noch nicht das vorgeschriebene Examen gemacht, es fehlt also an einer wesentlichen Voraussetzung für Erreichung dieser Stelle, und konnte daher mit Grund verneint werden, daß in dieser Richtung eine sichere Aussicht bestanden haben würde, gleichviel, ob der Mangel mehr oder minder leicht zu heseitigen gewesen wäre; denn so lange er bestand, existirte eine Aussicht überhaupt nicht.

Erkenntnis des Reichsgerichts (II. Zivilsenat) vom 30. Januar 1891 in Sachen des Kaufmanns H. H. in M., Klägers, Revisionsklägers, wider den Gr. b. Fiskus, vertreten durch die Generaldirektion der Gr. Staatseisenbahnen in K., Beklagten, Revisionsbeklagten.

Verjährung der einzelnen nach dem Haftpflichtgesetz aus einem bestimmten Unfall entspringenden Ansprüche. Zeitpunkt der Unterbrechung der Verjährung, wenn einer der mehreren Ansprüche im Laufe des Verfahrens als zulässige Erweiterung des Klageantrags geltend gemacht wird.

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 §§ 7, 8.

Zivilprozeßordnung §§ 239, 240 No. 2, 254.

Thatbestand.

H. H. von M., welcher am 16. Februar 1884 bei einer Zngentgleisung in B. am rechten Fufse verletzt wurde, erhob im Oktober 1884 wegen des Schadens, der hieraus erwachsen sei, und zwar 11 000 . \mathfrak{M} als Folge von fünfwöchiger (nämlich in den ersten fünf Wochen nach dem Unfall vorhandener) vollständiger und weiterer 56tägiger nahezu vollständiger Arbeitsunfähigkeit, und 454,50 . \mathfrak{M} Heilungskosten, gegen den Gr. b. Fiskus bei dem Landgericht K. Klage mit dem Antrage, den Fiskus zur Bezahlung von 11 454,50 . \mathfrak{M} nebst 5 pCt. Zinsen vom Klagzustellungstag an den Kläger schuldig zu erklären. Das Landgericht hat durch Urtheil vom 9. Dezember 1884 die Forderung von 11 000 . \mathfrak{M} nebst Zinsen abgewiesen und durch Urtheil vom 2. Juli 1886 den Fiskus verurtheilt, 50 . \mathfrak{M} nebst 5 pCt. Zinsen vom Klagzustellungstage an den Kläger zu bezahlen und den Kläger mit der weiteren Heilungskostenersatzforderung abgewiesen. Der Kläger ergriff gegen beide Urtheile Berufung. In dem zur Verhandlung über dieselbe bestimmten Termin vom 12. März 1887 stellte der Kläger neben dem Antrage, den Beklagten zur Bezahlung von 11 454,50 . \mathfrak{M} nebst 5 pCt. Zinsen vom Tage der Klagzustellung zu verurtheilen, unter der Behauptung, daß der Kläger bis zum Tage des Termins noch nicht zum vollen Gebrauche seines rechten Fusses gelangt sei, vielmehr die noch fortdauernden Schmerzen ihn zu einer größeren Anstrengung unfähig machen, den weiteren Antrag, auszusprechen, daß der Beklagte schuldig sei, dem Kläger allen Schaden zu ersetzen, welcher ihm seit dem 17. Mai 1884 in Folge verminderter Gebrauchsfähigkeit seines rechten Fusses bis jetzt zugegangen sei und noch zugehen werde, vorbehaltlich dessen näherer Feststellung. Durch Theilurtheil des Oberlandesgerichts K. vom 14./23. März 1887 wurde die Forderung von 11 000 . \mathfrak{M} nebst Zinsen zur Hälfte abgewiesen, und dem Kläger an der Heilungskostenforderung von 454,50 . \mathfrak{M} mit Zinsen zu den bereits zuerkannten 50 . \mathfrak{M} nebst Zinsen der weitere Betrag von 404,50 . \mathfrak{M} nebst Zinsen zuerkannt. Die Revision gegen dieses Urtheil wurde durch Urtheil des Reichsgerichts vom 4. Oktober 1887 zurückgewiesen.

In dem von dem Berufungsgericht zur Fortsetzung der Verhandlungen bestimmten Termin vom 10. April 1889 beantragte der Anwalt des Klägers:

„Das Urtheil des Gr. Landgerichts K. vom 9. Dezember 1884 dahin abzuändern, daß der Beklagte zur Bezahlung von 5500 .# nebst 5 pCt. Zinsen vom 9. Oktober 1884 als Entschädigung für Geschäftsverlust in der Zeit vom 17. Februar bis 17. Mai 1884, sowie zum Ersatz des Schadens, Feststellung vorbehalten, verurtheilt werde, welcher dem Kläger von letzterem Zeitpunkt an durch Aufwendung weiterer nothwendiger Heilkosten, sowie an Geschäftsverlust wegen verminderter Gebrauchsfähigkeit seines rechten Fußes in Folge des Eisenbahnunfalls bei B. am 16. Februar 1884 erwachsen ist und noch erwächst.“

Durch Urtheil vom 12./24. April 1889 hat das Oberlandesgericht dem Kläger als Ersatz des durch Verminderung seiner Erwerbsfähigkeit in der Zeit vom 17. Februar bis 17. Mai 1884 entstandenen Schadens 1500 .# (nebst Zinsen) unter der Bedingung, daß er einen ihm durch das Urtheil auferlegten Eid leiste, zuerkannt und denselben mit seinen weiteren im Bernfungsantrage vom 10. April 1889 bezeichneten Ansprüchen abgewiesen. Die Abweisung des Antrages, den Beklagten zum Ersatze des dem Kläger vom 17. Mai 1884 an erwachsenen Schadens zu verurtheilen, erfolgte auf Grund der Annahme, daß derselbe eine unzulässige Klagänderung enthalte. Der Gerichtshof nahm bei dieser Entscheidung ferner an, daß auch die dem Antrage entgegengehaltene Einrede der Verjährung begründet sein würde.

Auf die von dem Kläger gegen dieses Urtheil eingelegte Revision hat das Reichsgericht, welches in jenem Antrage keine unzulässige Klagänderung, sondern eine nach § 240 Ziffer 2 der Zivilprozeßordnung zulässige Erweiterung des Klagantrags erblickte, durch Urtheil vom 11. Oktober 1889 das Urtheil vom 12./24. April 1889 insoweit aufgehoben, als dadurch der Antrag des Klägers auf Zuerkennung weiteren Schadensersatzes für die Zeit nach dem 17. Mai 1884 abgewiesen und über die Kosten der Berufungsinstanz entschieden ist, im Uebrigen die Revision zurückgewiesen, dem Kläger die Hälfte der Kosten der Revisionsinstanz auferlegt und die weitere Hälfte dem künftigen Urtheil vorbehalten.

Bei der weiteren oberlandesgerichtlichen Verhandlung über den hier nach streitig gebliebenen Anspruch im Termin vom 11. Oktober 1890 beantragte der Anwalt des Klägers, den Beklagten zu verurtheilen:

1. an Kläger die Summe von 640,45 .# zu bezahlen;
2. dem Kläger für die Zeit vom 17. Mai 1884 bis zum Tage des

Urtheils eine nach richterlichem Ermessen festzusetzende Entschädigung für die verminderte Erwerbsfähigkeit zu bezahlen;

3. anzuerkennen, daß der Beklagte den den Kläger in Folge des Unfalls vom 16. Februar 1884 treffenden Schaden zu ersetzen haben werde;

änderte aber vor dem Schlufs der Verhandlung Ziffer 2 des Antrages dahin ab:

der Beklagte sei schuldig, an Kläger als Ersatz für verminderte Erwerbsfähigkeit für die Zeit vom 17. Mai 1884 bis zum heutigen Tage den Betrag von 30000 M. zu bezahlen; event. einen nach richterlichem Ermessen festzustellenden Ersatz zu bezahlen.

Beklagterseits wurde den Ansprüchen des Klägers in erster Reihe Verjährung entgegengehalten.

Das Oberlandesgericht K. hielt, wie es näher ausführte, diese Einnrede für gerechtfertigt. Es erkannte daher mit Urtheil vom 22. Oktober 1890, das weiter in näherer Weise über die Kosten erkennt:

„der Antrag des Klägers auf Zuerkennung weiteren Schadensersatzes für die Zeit nach dem 17. Mai 1884 wird zurückgewiesen.“

Gegen das bezeichnete Urtheil des Oberlandesgerichts hat der Kläger die Revision ergriffen. Der Vertreter des Klägers beantragte, dasselbe aufzuheben und nach dem Antrage des Klägers in der Berufungsinstanz zu erkennen; gegnerischerseits wurde beantragt, die Revision zurückzuweisen und dem Revisionskläger die Kosten der Revisionsinstanz aufzuerlegen.

Entscheidungsgründe.

Die Revision konnte nicht für begründet erachtet werden. Das Oberlandesgericht hat dadurch, daß es die den Gegenstand des jetzt angefochtenen Urtheils bildenden Ansprüche des Klägers für verjährt erachtet hat, das Gesetz nicht verletzt, und zwar weder Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 oder des sonstigen Zivilrechts, noch Grundsätze, welche sich aus dem Charakter dieser Ansprüche als einer nach § 240 Ziffer 2 der Zivilprozeßordnung zulässigen Klageerweiterung ergeben.

I. Mit der im Oktober 1884 erhobenen Klage hatte der Kläger den beklagten Fiskus auf Bezahlung ganz bestimmter Forderungen für ganz bestimmte, als Folgen der durch eine Zugsentgleisung in B. am 16. Februar 1884 erlittenen Körperverletzung bezeichnete Vermögensnachtheile belangt, nämlich:

1. auf Bezahlung eines bestimmten Forderungsbetrags (11 000 .M) für Vermögensnachtheil aus völliger oder nahezu völliger Arbeitsunfähigkeit während einer bestimmten Zeit (nämlich bis zum 17. Mai 1884),
2. auf Bezahlung eines bestimmten Forderungsbetrags (454,50 .M) für bestimmte (bis zur Klagerhebung aufgewendete) Heilungskosten.

Bei dieser Sachlage kommt zunächst die Frage nicht in Betracht, ob mit einer auf die Anerkennung der Haftpflicht im Allgemeinen gerichteten, innerhalb der Verjährungsfrist erhobenen Klage auch künftige Einzelsprüche als gegen Verjährung gewahrt erscheinen oder ob, wenn auf erhobene Feststellungsklage durch richterliches Urtheil die Haftpflicht im Allgemeinen ausgesprochen worden ist, hierdurch der Anwendung der in § 8 des Haftpflichtgesetzes bestimmten Verjährungsfrist bezüglich der nachher geltend gemachten Einzelsprüche vorgebeugt ist. Sieht man aber von solchen Fällen ab, so ist dem Haftpflichtgesetz keineswegs ein allgemeiner Grundsatz dahin zu entnehmen, daß, wenn mittels Klage innerhalb der Verjährungsfrist irgend ein aus dem Haftpflichtgesetz sich ergebender Anspruch erhoben worden, damit für alle möglicherweise aus dem Haftpflichtgesetz sich ergebenden Ansprüche der Verjährung vorgebeugt sei. Ein solcher allgemeiner Grundsatz kann namentlich nicht aus § 7 des Haftpflichtgesetzes abgeleitet werden. Die Bestimmung des § 7 über die Befugniß zur nachträglichen Geltendmachung eines höheren Anspruchs (wie die darin enthaltene gegentheilige des Verpflichteten) bezieht sich — wie auch das von dem Vertreter des Revisionsklägers angerufene Urtheil des Reichsgerichts in Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. II S. 3 ff. anführt — überhaupt nur auf den Fall, daß eine Rente zuerkannt worden ist, und beruht auf den Besonderheiten, welche sich gerade in einem solchen Falle ergeben; aus dieser die Abänderung der zuerkannten Höhe der Rente ermöglichenden und die Befugniß hierzu allerdings nicht davon, daß die bezüglichen Umstände innerhalb zweier Jahre vom Tage des Unfalls beziehungsweise des Todes eintreten, abhängig machenden besonderen Bestimmung kann daher in keiner Weise ein allgemeiner Grundsatz des Haftpflichtgesetzes der erwähnten Art gezogen werden. Die übrigen Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes dagegen, insbesondere der Wortlaut des § 8, wio der Zweck der Bestimmung desselben über die Verjährung, weisen darauf hin, daß jede einzelne Forderung, welche nach dem Haftpflichtgesetz entstehen kann, bei Vermeiden ihres Verlustes, innerhalb der Verjährungsfrist geltend gemacht werden muß, wie auch die nur auf Feststellung der Haftpflicht gerichtete Klage innerhalb der Verjährungsfrist erhoben werden muß.

Für die jetzt abgeurtheilten Ansprüche ist auch nicht etwa schon nach

dem badischen Landrecht durch die im Oktober 1884 erhobene Klage eine Unterbrechung der Verjährung eingetreten, da nach demselben eine Klage nur die Verjährung desjenigen Anspruchs unterbricht, welcher Gegenstand der Klage ist, die jetzt abgeurtheilten Ansprüche aber in dem Antrag jener Klage nicht inbegriffen waren.

II. Was die Frage betrifft, ob der Umstand, daß die jetzt abgeurtheilten Ansprüche sich als eine nach § 240 Ziffer 2 der Zivilprozeßordnung zulässige Erweiterung des Klagantrages darstellen, dazu führt, daß bezüglich dieser Ansprüche die Verjährung als unterbrochen zu erachten sei, so ist auch dies von dem Oberlandesgericht mit Recht verneint worden. Die Verneinung ergibt sich theils aus allgemeinen Erwägungen, theils aus ausdrücklichen Bestimmungen der Zivilprozeßordnung.

In ersterer Richtung kommt Folgendes in Betracht:

Nach der ganzen Natur der Sache ist die Frage, ob die Prozeßordnung jemandem die rechtliche Befugniß gewährt, einen Anspruch, welcher in der Klage (bezw. mit Erhebung der Klage) noch nicht geltend gemacht worden, gleichwohl in dem nämlichen Rechtsstreit unter dem Gesichtspunkt einer Klagerweiterung zum Austrag bringen zu lassen, durchaus verschieden von jener, ob, nachdem von dieser Befugniß Gebrauch gemacht worden ist, diesem Umstand hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung für den erst mit der Klagerweiterung geltend gemachten Anspruch die Wirkung zukommt, wie wenn dieser Anspruch schon in der Klage (bezw. mit Erhebung der Klage) geltend gemacht worden wäre; in dem ersteren Falle handelt es sich um Regelung prozessualischer Befugnisse, in dem zweiten um Feststellung der Folgen eines Vorgangs für das materielle Recht. Es kann daher schon deshalb nicht aus der Regelung der ersteren ein Schluß auf die Beantwortung der zweiten gezogen werden. Ferner kann nicht bezüglich der Unterbrechung der Verjährung in fiktiver Weise einem Umstande, welcher sich nicht in einer gewissen Zeit in einer gewissen äußeren Form ereignet hat, eine rechtliche Bedeutung zukommen, wie wenn er sich bereits in einer gewissen früheren Zeit in einer gewissen äußeren Form ereignet hätte. Die Unterbrechung der Verjährung kann nur durch einen äußerlich in die Erscheinung tretenden Vorgang und von da an erfolgen. Liegt dieser Vorgang im Gebiet der Klagerhebung, so muß er daher dem Anspruchsverpflichteten den Willen des Anspruchsberechtigten äußerlich erkennbar machen, was von ihm verlangt wird, und nur hinsichtlich des Verlangten kann durch den bezüglichen Vorgang eine Unterbrechung der Verjährung eintreten; für das, was mit der Klagerhebung nicht verlangt wird, fehlt es an dem äußerlich in die Erscheinung tretenden Akt, aus welchem ein Anforderungswillen für den Anspruchsverpflichteten erkennbar wäre.

Mit diesen allgemeinen Erwägungen stimmen die einzelnen positiven Bestimmungen der Zivilprozeßordnung überein, welche das Gegenheil der Fiktion der Rückwirkung der Klagerweiterung bezüglich der Unterbrechung der Verjährung auf den Zeitpunkt der Erhebung der Klage ergeben. Die Zivilprozeßordnung hat mit § 239 nicht bloß bezüglich des Zeitpunkts, von welchem an die Wirkungen der Rechtshängigkeit eintreten, sondern auch bezüglich des Zeitpunktes, von welchem „alle Wirkungen, welche durch die Vorschriften des bürgerlichen Rechts an die Anstellung, Mittheilung oder gerichtliche Anmeldung der Klage, an die Ladung oder Einlassung des Beklagten geknüpft werden“, eintreten, einheitliches Recht geschaffen, und zwar diesen Zeitpunkt für beide — jedoch nach § 239 unbeschadet der Vorschrift des § 190 der Zivilprozeßordnung — mit dem nämlichen Akte eintreten lassen. Für die Regel ist dieser Zeitpunkt bezw. Akt nach §§ 235 und 239 der Zivilprozeßordnung die Erhebung der Klage (sonach gemäß § 230 der Zivilprozeßordnung die Zustellung des in § 230 näher bezeichneten Schriftsatzes). Für die Fälle „eines erst im Laufe des Prozesses erhobenen Anspruches“ ist durch § 254 der Zivilprozeßordnung dieser Zeitpunkt besonders normirt (wobei vermöge des bereits in § 239 der Zivilprozeßordnung zum Ausdruck gekommenen Grundsatzes der Abhängigmachung der Wirkungen der Rechtshängigkeit und der anderen in § 239 bezeichneten Wirkungen von ganz dem nämlichen Akte es nur der Erwähnung der „Rechtshängigkeit“ bedurfte), und zwar dahin, daß als solcher der Zeitpunkt bezeichnet wurde, in welchem der Anspruch in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht wurde. Die Bestimmung des § 254 der Zivilprozeßordnung umfaßt aber auch einen solchen erst im Laufe des Prozesses erhobenen Anspruch, welcher sich als eine nach § 240 Ziffer 2 der Zivilprozeßordnung zulässige Erweiterung des Klagantrages darstellt.

Hiernach würde für die jetzt von dem Oberlandesgericht vorbeschriebenen Ansprüche eine Unterbrechung der Verjährung frühestens (günstigsten Falls) am 12. März 1887 eingetreten sein; damals war aber die zweijährige Verjährung schon vollendet.

Erkenntniß des Reichsgerichts (III. Zivilsenat) vom 30. Januar 1891 in Sachen der Firma H. u. Sohn zu K., Beklagten und Revisionsklägerin, wider den Bäckermeister H. in K., Kläger und Revisionsbeklagten.

Schadensersatzanspruch des bei dem Betrieb einer Eisenbahn Verletzten im Falle seiner Weigerung, sich zur Beseitigung oder Verminderung der eingetretenen Arbeitsunfähigkeit einer Operation zu unterziehen.

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. §§ 1, 3 No. 2, 7.

Entscheidungsgründe.

Gegen den im Uebrigen feststehenden Anspruch des Klägers auf Ersatz des Vermögensschadens, welchen derselbe durch einen Unfall bei dem Eisenbahnbetriebe der Beklagten erlitten hat, berief sich letztere darauf, daß der Kläger sich grundlos weigere, eine entsprechende klinische Behandlung zu dulden, durch welche seine derzeitige Arbeitsunfähigkeit ganz beseitigt oder doch erheblich gemindert werden könne. Nachdem hierüber zwei Aerzte als Sachverständige gehört sind, hat das Oberlandesgericht unter Ablehnung der beantragten Vernehmung eines dritten Sachverständigen den gedachten Einwand der Beklagten mit der Begründung zurückgewiesen, der Kläger sei nicht verpflichtet, sich im Interesse der Beklagten zu Operationen herzugeben, welche nach dem Gutachten eines Sachverständigen gefährlich und nach der Beurtheilung des zweiten keine sichere Aussicht auf Heilung gewährten, und es sei unerheblich, ob ein anderer Sachverständiger hierüber anderer Meinung sei, da es genüge, daß die Operation überhaupt von Aerzten für gefährlich erachtet werden könne.

Die Revision hat die Ablehnung des Beweisantrages und die Begründung der Vorentscheidung angefochten, weil es nicht genüge, daß sich irgend ein Arzt finde, welcher die erforderliche Operation für nicht unerheblich erkläre, und es vielmehr der Feststellung bedurft habe, daß die Operation thatsächlich gefährlich sei, und zwar in dem Grade, daß sich ein verständiger Mann dadurch von dem Versuche der Wiedergewinnung seiner Gesundheit abhalten lassen dürfe. Der Vertreter des Revisionsbeklagten hat dagegen ausgeführt, daß der Verletzte nach einmal erfolgter Heilung seiner Verletzung nicht verpflichtet sei, sich zur Besserung seines Gesundheitszustandes fernerer operativen Eingriffen zu unterwerfen.

Es ist in Uebereinstimmung mit der Entscheidung des Reichsgerichts vom 22. Dezember 1890 Rep. VI 244 90 davon auszugehen, daß die Weigerung eines Verletzten, die zur Wiederherstellung und Besserung seiner Gesundheit erforderliche Operation zu dulden, unter Umständen sehr wohl die Einrede der Arglist gegen seinen Anspruch auf Schadensersatz begründen kann, insbesondere dann, wenn die nöthige Operation nach den Regeln der ärztlichen Wissenschaft ganz gefahrlos ist und bei regelmäßigem

Verlauf der Dinge entsprechende Aussicht auf Erfolg bietet. Der Revisionsbeklagte irrt daher, wenn er glaubt, Schritte zur Wiederherstellung seiner Gesundheit soweit sie mit einer Operation verbunden sind, allgemein ablehnen und dennoch seinen Anspruch auf Schadensersatz aufrecht erhalten zu dürfen. Sein Ersatzanspruch wird vielmehr nur dann durch seine Weigerung nicht berührt, wenn dieselbe nach Lage der Sache und nach richterlichem Ermessen eine begründete war. Bei Anwendung dieses richterlichen Ermessens würde das Berufungsgericht, wie der Revision zuzugeben ist, von einem grundsätzlich unzutreffenden Standpunkte ausgegangen sein, wenn dasselbe zur Motivirung der Ablehnung einer Operation, die Ansicht irgend eines Arztes für genügend gehalten hätte, welcher im Widerspruch mit den Erfahrungen der Wissenschaft oder gegen ganz überwiegende Autoritäten eine Operation für gefährlich erklärte. Der Zusammenhang der Entscheidungsgründe der Vorinstanz ergibt jedoch, daß deren Entscheidung auf der, allein genommen, zu weit gehenden Bemerkung, es genüge, daß die Operation von Aerzten überhaupt für gefährlich erachtet werden könne, nicht beruht. — Das Oberlandesgericht hat vielmehr auf Grund der vorliegenden Erachten zweier Aerzte schon jetzt als feststehend angenommen, daß diejenige Operation, um welche es sich hier handelte, weder als für Leben und Gesundheit des Klägers gefahrlos, noch als bestimmte Aussicht auf Heilung verheißend angesehen werden könne, und daß daher nach billigem Ermessen dem Kläger nicht zugemuthet werden dürfe, der abweichenden Ansicht eines dritten Arztes zu vertrauen und sich der von der Beklagten gewünschten Behandlung — für welche letztere sich übrigens nicht einmal zur vorschüssigen Kostenzahlung erboten hat — zu unterziehen.

Diese rechtliche und thatsächliche Beurtheilung der Vorinstanz läßt eine rechtsirrthümliche Anwendung des richterlichen Ermessens nicht erkennen.

Wegerecht.

Erkenntniß des königl. Oberverwaltungsgerichts (IV. Senat) vom 17. März 1891 in der Verwaltungsstreitsache des Eisenbahnfiskus, Klägers und Revisionsklägers, gegen den Ziegeleibesitzer J. zu B.

Inwieweit kann der Fiskus als Wegebaupflichtiger die Besitzer von Fabriken u. s. w. zu Präzipualleistungen für den Wegebau auf Grund der diesbezüglich für einzelne Landestheile erlassenen gesetzlichen Vorschriften heranziehen?

Aus den Gründen.

Durch Resolnt der königl. Regierung zu M. vom 19. Januar 1880 ist der B.-P.-M. der Eisenbahngesellschaft die Unterhaltung des im Kreise J. liegenden B.-H. Weges von dem Punkte an auferlegt, wo sich vor dem

Dorfe B. der alte Weg nach H. abzweigt. Als Rechtsnachfolger der genannten Gesellschaft hat der Kläger auf Grund des Gesetzes vom 28. Mai 1887, betreffend die Heranziehung der Fabriken u. s. w. mit Präzipualleistungen für den Wegebau in der Provinz Sachsen (Gesetzsammlung S. 277), in Ermanglung gütlicher Vereinbarung, beim Kreisausschusse des Kreises J. den Antrag gestellt, den Beklagten zu einem Beitrage von jährlich 75 „ zu den Kosten der Unterhaltung des Weges zu verurtheilen. Durch Erkenntniß des genannten Kreisausschusses vom 9. April 1890 mit der Klage abgewiesen, legte der Kläger dagegen Berufung ein, jedoch ohne Erfolg, da der Bezirksausschuß zu M. durch Endurtheil vom 20. September 1890 das Vorerkenntniß aufrecht erhielt und die Klage gleichfalls abwies, und zwar, weil nach § 2 des Gesetzes vom 28. Mai 1887 der Staat ausdrücklich von denjenigen Wegeunterhaltungspflichtigen ausgenommen sei, welchen die Befugniß der Heranziehung der Fabriken zu Präzipualbeiträgen eingeräumt worden.

In der hiergegen noch erhobenen Revision behauptet der Kläger unrichtige Anwendung des § 2 a. a. O.; in demselben, so führt er aus, seien diejenigen Rechtssubjekte genannt, welchen in erster Linie die Pflicht zur Beschaffung und Unterhaltung der öffentlichen Wege obliege, unter „Staat“ sei dabei derjenige Fiskus zu verstehen, welcher die Verwaltung der Chausseen und anderer öffentlichen Wege, soweit sie sich in der Unterhaltung des Staates befänden, habe. Die Unterhaltungslast des hier in Rede stehenden Weges habe der Eisenbahnfiskus als Rechtsnachfolger der vormaligen B.-P.-M.-er Eisenbahngesellschaft überkommen, der Umstand aber, daß zufällig der Fiskus der Rechtsnachfolger der genannten Gesellschaft geworden sei, könne unmöglich die Rechtswohlthat des Gesetzes für den Unterhaltungspflichtigen beseitigen. Es werde deshalb die Aufhebung des Vorerkenntnisses und Entscheidung nach dem Klageantrage beantragt.

Dem konnte nicht Folge gegeben, es mußte vielmehr wie geschehen erkannt werden.

Der § 2 des Gesetzes vom 28. Mai 1887 lautet:

„Der Staat, die Provinz und die Kreise sind zur Stellung derartiger Anträge (§ 1) nicht befugt.“

Diesem Wortlaute gegenüber fragt es sich, ob im vorliegenden Falle der „Staat“ als Antragsteller aufgetreten ist. Der Kläger leugnet dies, indem er behauptet, daß der § 2 sich nicht auf den Eisenbahnfiskus beziehe, unter Staat im Sinne dieses Gesetzes nur der Wegebahnfiskus zu verstehen sei und deshalb der Vorderrichter sich einer unrichtigen Anwendung des Gesetzes schuldig gemacht habe. Zu einer solchen Auffassung fehlt im Gesetze selbst jeder Anhalt. Der Staat als Rechtspersönlichkeit ist immer

nur ein einheitlicher, wie dieses nicht nur das frühere Obertribunal — Plenarbeschluss vom 13. Oktober 1850, Entscheidungen Bd. XX, S. 19 —, sondern auch das Oberverwaltungsgericht — Entscheidungen Bd. XI, S. 61 — anerkannt hat (vergl. auch Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. II, S. 392). Der Fiskus bildet nur eine juristische Person und lediglich seine Vertretung gegenüber den Behörden, Gerichten und Privatpersonen richtet sich nach den Ressortverhältnissen, welche für seine einzelnen Stationen, deren Einrichtung eine Sache der Zweckmäßigkeit ist und jederzeit nach dem eigenen Belieben des Staats geändert werden kann, bestehen. Hieraus folgt, daß wenn der § 2 a. a. O. den „Staat“ oder, soweit er in vermögensrechtlicher Beziehung in Betracht kommt wie hier, den Fiskus — vergl. von Rönne, das Staatsrecht der preußs. Monarchie, II. Aufl., § 468, Anm. 1, Bd. II — zur Stellung der hier in Frage kommenden Anträge für nicht befugt erklärt, er damit alle fiskalischen Stationen ausschließt, sie mögen Wegebanfiskus, Eisenbahnfiskus, Domänenfiskus oder sonstwie heißen. Daß der Gesetzgeber den Staat in diesem Sinne als einheitliche juristische Person von der Antragsberechtigung ausschließen wollte, geht auch aus den Motiven zu dem hier anzuwendenden Gesetze — welche durch die Verhandlungen der beiden Häuser des Landtages keine Modifikation erlitten haben — und aus dem Gange der gesamten, die Präzipualleistungen zu Wegebauten betreffenden Gesetzgebung hervor. Die Gesetze für Hannover, den Regierungsbezirk Cassel und das Herzogthum Lauenburg — vergl. das hannoversche Gesetz vom 28. Juli 1851, § 42, bezw. das diesen Paragraphen abändernde Gesetz vom 26. Februar 1877 (Gesetzsammlung S. 18), das Gesetz für den Regierungsbezirk Cassel vom 16. März 1879, § 7 (Gesetzsammlung S. 225) und die Wegeordnung für das Herzogthum Lauenburg vom 7. Februar 1876, § 24 (Lauenburgisches off. Wochenblatt S. 27) — gingen davon aus, den Antragsberechtigten nach dem Charakter des Weges, den er zu unterhalten hatte, zu bestimmen; so giebt das hannoversche Gesetz den Wegebaupflichtigen der „Gemeindewege oder Landstraßen“, das Gesetz für den Regierungsbezirk Cassel denjenigen, welche „die Landwege, Gemeinde- und Ortswege“ zu unterhalten haben, und das lauenburgische Gesetz jedem, der einen öffentlichen Weg zu unterhalten hat, das Recht des Antrags. Demgegenüber verleiht das Gesetz für die Provinz Sachsen — und in ganz gleicher Weise die diesem nachgebildeten Gesetze für Westfalen vom 14. Mai 1888 (Gesetzsammlung S. 116) und für Schlesien vom 16. April 1890 (Gesetzsammlung S. 100) — zunächst im Allgemeinen demjenigen, dessen Last bezüglich der Unterhaltung eines öffentlichen Weges vermehrt wird, das Antragsrecht, schließt aber hiervon bestimmte Träger der Wegebaulast (Staat, Provinz, Kreis) aus. Es ist offenbar, daß hiermit der bisherige Gang der Gesetzgebung,

die Antragsberechtigten nach dem Charakter der Wege zu bestimmen, aufgegeben wurde, und dafs man dazu übergieng, als solche die Träger der Wegebaukosten nach ihrer Rechtspersönlichkeit zu bezeichnen. Den Grund hierfür geben die Motive zu §§ 1 und 2 — S. 5 der No. 27 der Drucksachen des Herrenhauses, Session 1887 — dahin an, dafs es „bei dem Mangel einer Wegeordnung nicht angängig erschiene, diejenigen Klassen von Wegen, welche unter das Gesetz fallen sollten, positiv zu bezeichnen.“ Es sollte also nach diesem Gesetze nicht, wie in der bisherigen Gesetzgebung für Hannover u. s. w. auf den Charakter des Weges ankommen, sondern auf die Person dessen, welcher wegebaupflichtig ist, und man schied solche Rechtssubjekte, welche nicht antragsberechtigt sein sollten, u. A. den Staat, aus; und zwar diesen ohne Einschränkung, da auch in den Motiven sich keine Andeutung findet, dafs dem Staat — der darin überhaupt nicht erwähnt wird — nach irgend einer besonderen Richtung hin dieses Recht gewahrt werden sollte. Man wollte nur den Gemeinden, Gutsherren, Separationsinteressenten und ähnlichen Verbänden eine Erleichterung gewähren, was auch in den Motiven einen unmißverständlichen Ausdruck gefunden hat. Ist hierdurch nachgewiesen, dafs das Gesetz für die Provinz Sachsen im Unterschiede von der bisherigen Gesetzgebung für Hannover u. s. w. den Staat als Rechtssubjekt, mithin — wie nach obigen Erörterungen gefolgert werden mufs — in allen seinen verschiedenen fiskalischen Stationen von dem Rechte des Antrages ausschliessen wollte, so erledigt sich dadurch auch die von dem Vertreter des Klägers in dem Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem unterzeichneten Gerichtshofe noch vorgetragene Rechtsausführung, wonach eine Auslegung des Gesetzes für die Provinz Sachsen nach Analogie der im § 7 des Gesetzes für den Regierungsbezirk Cassel vom 16. März 1879 niedergelegten Grundsätze dahin versucht wurde, dafs es sich hier um einen Ortsweg, nicht um eine Chaussee oder Landstrafse handle. Bezeichnend dafür, was die Staatsregierung selbst mit der Bestimmung im § 2 des Gesetzes vom 28. Mai 1887 beabsichtigte, ist endlich die Begründung des dem Landtage der Monarchie unter dem 17. Januar 1891 vorgelegten Entwurfs eines denselben Gegenstand behandelnden Gesetzes für die Provinz Brandenburg. Denn indem sie unter Bezugnahme auf ein diesseitiges Erkenntnis vom 20. Dezember 1889 (Entscheidungen Bd. XIX, S. 231 ff.) durch eine von der des sächsischen Gesetzes verschiedene Fassung des § 2 jeden Zweifel darüber ausschliessen will, dafs auch Stadtgemeinden, welche einen Stadtkreis bilden, unter allen Umständen bezüglich aller von ihnen zu unterhaltenden Wege von dem Antrage ausgeschlossen werden sollen, stellt sie völlig klar, dafs die Staatsregierung bei dem Antrage auf Präzipualleistungen an eine Abgrenzung nach Wegeklassen nicht denkt, vielmehr

nur Klassen der Unterhaltungspflichtigen zu Grunde legen will. Diesem Grundsatz wird übrigens, wie hier bemerkt werden soll, für das in der Provinz Sachsen geltende Recht auch durch das genannte Erkenntniß vom 20. Dezember 1880 durchaus Rechnung getragen, denn dasselbe beruht eben auf der Erwägung, daß in dem gegebenen Falle nicht der Stadtkreis als solcher, sondern die Stadt lediglich in ihrer Eigenschaft als Ortsgemeinde den Weg zu unterhalten hatte. Wenn nun die Wohlthat des Gesetzes gerade auch den unterhaltungspflichtigen Ortsgemeinden zugedacht ist, so können diese davon nicht bloß aus dem Grunde ausgeschlossen werden, weil sie nach anderen, hierbei überall nicht in Betracht kommenden Beziehungen auch den Charakter eines Stadtkreises an sich tragen; dazu bedarf es einer ausdrücklichen Bestimmung, wie sie auch in dem Entwurfe des Gesetzes für die Provinz Brandenburg von der Staatsregierung vorgesehen ist.

Wenn der Kläger noch darauf hinweist, daß er nur in seiner Eigenschaft als Rechtsnachfolger einer früheren Privatgesellschaft den Antrag gestellt habe, so ist dieser Umstand für die Beurtheilung der Rechtsfrage ohne Bedeutung, da kein Zweifel besteht, daß die fragliche Wegebaulast zur Zeit dem Eisenbahnfiskus, also dem Staat bezw. Fiskus in dieser seiner Eigenschaft obliegt.

Oeffentliches Recht: Zulässigkeit des Rechtswegs.

Erkenntniß des preuß. Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 13. Juni 1891 in der Prozeßsache der Stadt L. gegen den Eisenbahnfiskus.

Ansprüche, welche in die Befugnisse der Staatsbahnverwaltung und in letzter Instanz des Reesortministers zur Feststellung und Abänderung der Fahrpläne eingreifen, sind in Preußen dem Rechtswege entzogen.

Aus den Gründen.

Die B.-H. Eisenbahn ist von der Gesellschaft, welche dieselbe erbaut hat, durch das Herzogthum L., und zwar nicht über die Stadt L., sondern etwa eine Meile nördlich von derselben über S. geführt worden. In der von dem Könige von Dänemark als damaligen Herzog von L. der Gesellschaft am 21. Juni 1844 erteilten Konzession ist derselben die Verpflichtung auferlegt, die Stadt L. mittels einer auf Kosten der Gesellschaft zu erbauenden und von den Einwohnern der Stadt L. und der dortigen Vorstädte ohne die Entrichtung eines besonderen Bahngeldes zu benutzenden und gleichzeitig mit der Hauptbahn zu eröffnenden Zweigbahn nach B. mit der Hauptbahn in Verbindung zu setzen, falls die Eisenbahngesellschaft sich nicht mit der Stadt L. und den Vorstädten über eine Vergütung für

die Befreiung von dieser Verpflichtung sollte vereinigen können. Als Zweck dieser Bestimmung ist später von dem Ministerium in einem Rescripte vom 29. April 1854 an die Regierung zu R. angegeben worden, die Einwohner von L. in den Stand zu setzen, die Hauptbahn unter denselben Bedingungen zu benutzen, als ob selbige bei der Stadt vorbeigeführt wäre. Die Zweigbahn ist erst einige Jahre später als die Hauptbahn eröffnet worden. Bis zur Eröffnung hat die Gesellschaft der Stadt L. jährlich Entschädigungsgelder (angeblich 500 Thaler) gezahlt. Nach der Eröffnung hat die Gesellschaft denjenigen Einwohnern von L., welche nicht bloß bis B. fahren, sondern einen Theil der Hauptbahn benutzen wollten, die unentgeltliche Beförderung nach B. für ihre Person gewährt, dagegen die Verpflichtung zum unentgeltlichen Gütertransport auf der Zweigbahn bestritten. Indessen ist sie durch ein letzter Instanz bestätigtes Urtheil des Landgerichts I. zu B. vom 29. November 1881 zur Anerkennung auch dieser Verpflichtung verurtheilt worden. Gegenwärtig fühlen sich die Einwohner von L. dadurch beschwert, daß nicht alle Lokalzüge auf der Zweigbahn den erwünschten Anschluß an die Züge der Hauptbahn haben, wodurch ihre Verbindung mit H. erschwert werde. Die Stadt L., als Vertreterin der Einwohnerschaft, ist daher gegen den königl. Eisenbahnfiskus, welcher an die Stelle der B.-H. Eisenbahngesellschaft getreten ist, mit dem Antrage klagbar geworden,

den Beklagten zu verurtheilen, auf der Zweigbahn L.-B. zur unentgeltlichen Beförderung der Einwohner L.'s. zwei weitere Züge einzulegen, und zwar einen Zug L.-B. zum Anschluß an den früh 4 Uhr 53 Min. aus B. nach H. abgehenden Zug und einen Zug B.-L., anschließend an den Mittags 12 Uhr 45 Min. von H. in B. eintreffenden Zug, auch das Urtheil gegen Sicherheitsleistung für vorläufig vollstreckbar zu erklären,

indem sie sich ihr Recht wahrt, einen Anschluß an jeden in B. haltenden Zug der Hauptbahn zu verlangen. Später hat die inzwischen erfolgte Herstellung einer Frühverbindung mit H. die Klägerin veranlaßt, ihren Klageantrag auf Einlegung eines Zuges B.-L., anschließend an den Mittags 12 Uhr 45 Min. oder 12 Uhr 53 Min. von H. in B. eintreffenden Zug zu beschränken. Auch dieser Antrag ist, wie der beklagte Fiskus behauptet, inzwischen gegenstandslos geworden, insofern die Mittagszüge 12 Uhr 45 Min. und 12 Uhr 53 Min. eingegangen sind.

Der Beklagte hält den Rechtsweg für unzulässig, weil es sich um Akte der Staatsverwaltung handle, welche als Ausfluß eines staatlichen Hoheitsrechts durch richterliche Urtheile weder erzwungen noch aufgehoben werden könnten. Der erste Richter, das königl. Landgericht zu A., hat jedoch diese Einrede durch Urtheil vom 2. Dezember 1880 verworfen, in

der Sache selbst übrigens die Klägerin abgewiesen. In den Entscheidungsgründen wird ausgeführt, daß die Stadt L. zwar durch die Resolution vom 21. Juni 1844 Privatrechte gegenüber der Eisenbahngesellschaft erworben habe, welche auch gegen den preuß. Fiskus als Rechtsnachfolger geltend gemacht werden könnten und daß allgemeine Staatsinteressen, welche der Einlegung des verlangten Zuges entgegenständen, nicht geltend gemacht seien, daß aber aus der Resolution ein Anspruch der Klägerin auf Anschluß an alle in B. haltenden Züge nicht herzuleiten sei. Auf die Berufung der Klägerin und die Anschlußberufung des beklagten Fiskus ist dieses Urtheil von dem Oberlandesgericht K. im Wesentlichen aus denselben Gründen bestätigt worden. Die Klägerin hat zwar noch die Revision eingelegt, das gerichtliche Verfahren ist jedoch durch den von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten am 8. August 1890 erhobenen Kompetenzkonflikt unterbrochen worden.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Man kann darüber streiten, ob die Verwaltung der Staatsbahnen Ausübung eines Hoheitsrechts oder, wie das Reichsgericht in dem Urtheil vom 7. Januar 1886 (Gruchot Beiträge Bd. 30 S. 1068) annimmt, Gewerbebetrieb ist. Im vorliegenden Falle bedarf es keiner Entscheidung dieser Frage, auch nicht der Frage, ob ein gleicher Anspruch der Klägerin ehemals gegen die B.-H. Eisenbahngesellschaft im Rechtswege verfolgbar gewesen wäre. Denn unzweifelhaft hat der Staat seit der Uebnahme der Privatbahn dieselbe nunmehr nicht bloß nach gewerblichen, sondern auch nach staatlichen Rücksichten zu verwalten (vergl. Entscheidung des Kompetenzgerichtshofs vom 22. Mai 1852 — Just.-Min.-Bl. S. 243 —) welchen die Interessen der Privaten, vorbehaltlich eines etwaigen Entschädigungsanspruchs, nachstehen müssen. Bei Feststellung der Fahrpläne wie bei Abänderung derselben kommen eben jene Rücksichten zur Geltung, und so wenig die, sei es auch durch ein Privilegium anerkannten gewerblichen Interessen der Einwohner einer Stadt oder einer Gegend bei Feststellung der Fahrpläne unter allen Umständen ausschlaggebend sein dürfen, ebenso wenig ist ein Anspruch derselben, die einmal festgestellten Züge für immer festzulegen, begründet. Diese Befugniß der Staatseisenbahnverwaltung und in letzter Instanz des Ressortministers zur Feststellung und Abänderung der Fahrpläne ist in der durch den Allerhöchsten Erlaß vom 24. November 1879 bestätigten Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen (Min.-Bl. d. i. V. 1880 S. 84) in den §§ 14 No. 1 und § 5b ausdrücklich anerkannt. Es kommt daher lediglich darauf an, ob der von der Klägerin gestellte Antrag als ein Eingriff in diese Befugniß anzusehen ist. Dies muß aber nach dem Wortlaut desselben bejaht werden. Die Klägerin verlangt den Anschluß an zwei Züge der Hauptbahn, welche zu

bestimmten Zeiten in B. eintreffen. Müßte diesem Verlangen stattgegeben werden, so wäre damit der Fahrplan sowohl der Hauptbahn wie der Zweigbahn unabänderlich festgestellt, was nach der obigen Ausführung unzulässig erscheint. Dem Klageantrage aber eine andere Bedeutung beizulegen, erscheint bei der positiven Fassung desselben ausgeschlossen. Es ist nicht ersichtlich, daß die Klägerin dem beklagten Fiskus das Recht zugestehen will, durch bloßen Widerspruch den geforderten Anschluß zu hindern. In der That würde ein verurtheilendes Erkenntniß, dessen Vollstreckung durch den einfachen Widerspruch des Verurtheilten gehindert werden könnte, jeder Bedeutung entbehren, ganz abgesehen davon, daß der Widerspruch schon jetzt aus den Auslassungen des Beklagten auf die Klage und aus der inzwischen erfolgten thatsächlichen Aufhebung der in Rede stehenden Züge der Hauptbahn zu entnehmen ist. Die Frage aber, ob der Klägerin durch die Resolution vom 21. Juni 1844 das Recht eingeräumt worden ist den Anschluß an alle fahrplanmäßigen Züge der Hauptbahn und bei Versagung derselben Entschädigung zu fordern, steht gegenwärtig nicht zur Entscheidung.

Hiernach war der erhobene Kompetenzkonflikt für begründet und der Rechtsweg in dieser Sache für unzulässig zu erachten.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des königl. Oberverwaltungsgerichts.¹⁾

Zusammengestellt von F. Seydel, Geheimer Regierungsrath.

I. Kreis- und Kommunalabgaben.

Feststellung der den einzelnen Gemeinden zur Besteuerung zu überlassenden Antheile an dem steuerbaren Reineinkommen der Staatseisenbahnverwaltung.

Endurtheil (II.) vom 24. Oktober 1890, Entsch. Bd. 20 S. 25 ff.

Kommunalabgabengesetz vom 27. Juli 1885, §§ 1, 2, 5, 7.

Wenn sich der unter § 7b des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 fallende Eisenbahnbetrieb außer in preussischen Gemeinden auch in solchen die Zahlung von Gehältern und Löhnen bedingenden Betriebsstätten vollzieht, die theils in preussischen Gutsbezirken, theils im Auslande belegen sind, so sind zur Bestimmung des den preussischen

¹⁾ Fortsetzung der Zusammenstellungen im Archiv für Eisenbahnwesen 1879 S. 119 ff., 1880 S. 125 ff., 1881 S. 126 ff., 1883 S. 73 ff., 1884 S. 42 ff. u. S. 572 ff., 1885 S. 698 ff., 1886 S. 610 ff., 1887 S. 605 ff., 1888 S. 105 ff. n. S. 596 ff., 1889 S. 282 ff. u. S. 716 ff., 1890 S. 664 ff., 1891 S. 360 ff.

Gemeinden als Steuerobjekt zufallenden Theils an dem Reineinkommen aus dem Eisenbahnbetriebe die nach Mafsgabe der in den preussischen Gutsbezirken und im Auslande erwachsenen Ausgaben auf die eben dort belegenen Betriebsstätten zu vertheilenden Einkommensbeträge von dem Gesamteinkommen abzusetzen und den preussischen Gemeinden nur der Ueberrest zur Untervertheilung zu überlassen. Entscheidend hierfür ist die positive Umgrenzung des den Gemeinden zur Besteuerung überlassenen Einkommens theils dahin, dafs nur das „in ihnen“ gewonnene Einkommen der Besteuerung unterliegt, woraus zu folgern ist, dafs alles davon frei bleibt, dem diese Eigenschaft abgeht, gleichviel ob es im Uebrigen innerhalb oder ausserhalb Preussens zur Entstehung gelangt.¹⁾

Heranziehung des Eisenbahnfiskus zu den Kommunalabgaben nach dem Einkommen aus einer :erst im Laufe des Steuerjahres in Betrieb genommenen Eisenbahnstation.

Endurtheil (II) vom 25. November 1890, Entsch. Bd. 20 S. 29 ff., Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 349 ff.

Kommunalabgabengesetz vom 27. Juli 1885, §§ 1 ff.

Wenn eine Eisenbahnstation zu Beginn oder im Laufe eines Steuerjahres eröffnet und in Betrieb genommen wird, so kann das Recht der betreffenden Gemeinde, den Eisenbahnfiskus schon für dieses Steuerjahr nach dem auf die Station entfallenden Einkommensantheile zu den Kommunalabgaben heranzuziehen, nicht etwa aus dem Grunde bestritten werden, weil das steuerbare Reineinkommen der Staatseisenbahnverwaltung nach den Erträgen des Vorjahres, in welchem die Station noch gar nicht vorhanden war, festgestellt wird. Wenn auch das Steuerobjekt rechnerisch nach Einnahmen und Ausgaben ermittelt wird, welche dem Steuerjahre nicht angehören, so stellt doch zufolge einer vom Gesetze angeordneten Rechtsvermutung der Ueberschufs der ersteren über die letzteren das Einkommen des Zensiten im Steuerjahre dar. Die Gemeinde kann demzufolge mit Recht die Befugnis für sich in Anspruch nehmen, den auf die betreffende Station entfallenden Antheil jenes Steuerobjekts als das fiskalische (fiktive) Einkommen des laufenden Jahres zu besteuern. — Allerdings fehlt es an einem bestimmten Mafsstabe zur Feststellung des auf die Gemeinde entfallenden Antheiles an dem Steuerobjekte, weil der letztere der Regel nach unter Zugrundelegung der auf der betreffenden Station „erwachsenen“, also nur solcher Löhne und Gehälter ermittelt werden soll, die in einem vor der Steuerperiode liegenden Zeitraum verausgabt sind. Aber auch hieraus kann nicht gefolgert werden, dafs deshalb der Eisenbahnfiskus für

¹⁾ Vergl. auch Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 664, 665 und 1891 S. 360.

den betreffenden Theil des Steuerjahres einfach Steuerfreiheit zu beanspruchen hätte. Vielmehr ist in einem solchen Falle die Höhe des Anthells der Gemeinde an dem für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung festgestellten Stenerobjekte in Ermangelung einer anderweiten Grundlage an der Hand des erfahrungsmäßig für eine derartige Betriebsstätte erforderlichen Aufwandes an Löhnen u. s. w. durch Schätzung zu ermitteln.

Bei welcher Gemeinde kommt das Dienst Einkommen eines im Eisenbahnbetriebe angestellten Beamten als Ausgabe im Sinne des § 7b des Kommunalabgabengesetzes in Betracht?

Endurtheil (II) vom 28. November 1890. Entsch. Bd. 20 S. 111 ff., Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 346.

Kommunalabgabengesetz vom 27. Juli 1885, §§ 2, 7, 76.

Das Dienst Einkommen eines im Eisenbahnbetriebe angestellten Beamten kommt als Ausgabe im Sinne des § 7b des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 bei derjenigen Gemeinde voll in Betracht, in welcher derselbe seinen amtlichen Wohnsitz hat, ohne Rücksicht darauf, ob und wie weit das Einkommen sich an Einrichtungen oder Anstalten knüpft, welche für die Steuerberechtigung der Gemeinde entscheidend sind. Die Verlegung des amtlichen Wohnsitzes eines Beamten an einen bestimmten Ort bringt es zum Ausdruck, daß dort, unabhängig von der räumlichen Ausdehnung seiner amtlichen Thätigkeit, der Ausgangs- und Mittelpunkt dieser Thätigkeit liege, weshalb es der ohne Weiteres gegebenen Bedeutung der Gesetzesworte entspricht, das dem Beamten für die gesammten, von seinem amtlichen Wohnsitze aus entwickelten Funktionen gewährte Gehalt als dort, mithin das ganze Dienst Einkommen desselben als „in der betreffenden Gemeinde erwachsen“ anzusehen.

II. Strafsen- und Wegebau.

Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr.

Endurtheile (IV) vom 3. und 26. Februar 1891, Entsch. Bd. 20 S. 215 ff. u. S. 303 ff. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Der § 56 des Zuständigkeitsgesetzes hat dem Richter im Verwaltungsstreitverfahren¹⁾ die definitive Entscheidung darüber, ob ein Weg ein

¹⁾ Abweichend von den früher in Geltung gewesenen Bestimmungen im § 135 II der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872, wonach die Verwaltungsgerichte darüber, ob ein Weg, dessen Eigenschaft als öffentlicher oder privater streitig geworden, für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen sei, nur eine interimistische Entscheidung zu treffen hatten, wogegen den Betheiligten zur Entscheidung der Frage, ob der Weg die Eigenschaft eines Privatweges habe, der ordentliche Rechtsweg vorbehalten blieb. Vgl. Entschd. Bd. 3, S. 198 ff.

öffentlicher sei. übertragen. Das Verfahren zum Zwecke dieser Entscheidung ist so geregelt, daß sich dasselbe an die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr seitens der Polizeibehörde anschließen muß. Die Voraussetzung für die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr ist aber, daß der Weg thatsächlich die Eigenschaft eines öffentlichen hat. Liegt diese Voraussetzung nicht vor, so entbehrt die Verfügung, welche sich mit der Inanspruchnahme an denjenigen wendet, der Privatrechte zu haben behauptet, der Begründung.

Die rechtliche Eigenschaft der Oeffentlichkeit eines Weges ergibt sich nicht nothwendig aus der thatsächlichen, wenn auch langjährigen Benutzung eines Weges seitens des Publikums; eine solche Benutzung kann vielmehr nur dann als Beweis der Oeffentlichkeit dienen, wenn sie unter Umständen erfolgt, welche darauf schließen lassen, daß der Weg unter Zustimmung der rechtlich Betheiligten dem öffentlichen Verkehre gewidmet ist.

Das Entstehen öffentlicher Straßen, für deren Anlegung Straßenfluchtlinien festgesetzt sind.

Endurtheil (IV) vom 30. Dezember 1890, Entsch. Bd. 20, S. 223 ff.

Gesetz, betreffend die Anlegung u. s. w. von Straßen u. s. w., vom 3. Juli 1875, §§ 10, 11.

Durch einen Fluchtlinienplan werden nur Normen für die künftige Anlegung oder Veränderung öffentlicher Straßen geschaffen; diese Straßen entstehen also nicht schon allein durch die Feststellung des Planes. Die Polizeibehörde ist demzufolge auch nicht befugt, von dem Eigenthümer des betreffenden Geländes die Freigabe einer im Plane vorgesehenen, bis dahin nicht vorhandenen Straße und deren ordnungsmäßige Herstellung für den öffentlichen Verkehr zu verlangen. Wenn die Neuherstellung einer öffentlichen Straße an der fraglichen Stelle unerläßlich ist, so kann die Polizeibehörde eine solche vielmehr nur von der Stadtgemeinde fordern.

Uebergänge über Straßen- und Chausseegräben zur Zugänglichmachung angrenzender Grundstücke. Deren Anlegung und Unterhaltung.

Endurtheil (IV) vom 23. Dezember 1890, Entsch. Bd. 20, S. 235 ff.

Die zur Entwässerung der öffentlichen Straßen bestimmten Anlagen, die Straßen- und Chausseegräben, sind Zubehörungen der öffentlichen Wege, deren Anlage, Unterhaltung und Reinigung der Regel nach dem nach öffentlichem Rechte Wegebaupflichtigen obliegt. Werden nach Anlegung solcher Gräben Ueberbrückungen erforderlich, um den angrenzenden Grundbesitzern den Verkehr von und zu ihrem Grundbesitz

zu ermöglichen, so kann zwar der Wegebaupflichtige unter Umständen polizeilich gezwungen werden, die Herstellung einer Brücke zu dulden. Nach gemeinem Wegerechte und von Sonderbestimmungen abgesehen, ist die Herstellung solcher Brücken jedoch nicht Theil der öffentlich rechtlichen Wegebaulast und fällt also nicht dem Wegebaupflichtigen als solchem zur Last. Solche Nebenverbindungen sind vielmehr privater Natur. Ob die benachbarten Grundbesitzer einen Uebergang anlegen oder eingehen lassen wollen, steht in ihrer freien Entschliessung. Die Straßenspolizei mag die rechtliche Möglichkeit haben, gegen sie einzuschreiten, wenn sie den Wegebestand rechtswidrig stören; sie stehen in dieser Beziehung jedem sonstigen Gliede des Publikums gleich, das schuldbar Verkehrshindernisse auf öffentlichen Wegen geschaffen hat und zu deren Beseitigung polizeilich angehalten wird. Dagegen wird die rechtliche Verpflichtung des Wegebaupflichtigen zur Räumung und Reinigung der Gräben durch die That- sache der Ueberbrückung derselben nicht berührt. Die nöthige Reinigung der Gräben wie der Durchlässe bleibt vielmehr Theil der öffentlichen Wegebaulast; der Träger derselben kann sie nicht dadurch auf Dritte abladen, dafs er ihnen die Ueberbrückung der Gräben gestattet oder gestatten mufs.

Die Heranziehung von Fabriken u. s. w. mit Präzipualleistungen für den Wegebau.

Endurtheile (IV.) vom 16. und 19. September 1890, Entsch. Bd. 20 S. 246 ff. und S. 255 ff.

Gesetze vom 26. Februar 1877 (G.-S. S. 18), vom 16. 1879 (G.-S. S. 225), vom 28. Mai 1897 (G.-S. S. 277), vom 16. April 1889 (G.-S. S. 100.)

Die Gesetze betreffend die Heranziehung von Fabriken u. s. w. mit Präzipualleistungen für den Wegebau verlangen, dafs die Wege in Folge des Betriebes der Fabriken u. s. w. „in erheblicher Weise dauernd“ abgenutzt werden. Unter der „dauernden“ Abnutzung kann nicht eine Abnutzung verstanden werden, die nach der besonderen Art der Unternehmung nur für einen im Voraus absehbaren kürzeren Zeitraum sich vollzieht; der Ausdruck „dauernd“ bildet nicht den Gegensatz zu „einmalig“ oder zu „einigen Malen“; er ist vielmehr im Gegensatz zu „vorübergehend“ aufzufassen. Weiter mufs die dauernde Abnutzung „in erheblicher Weise“ erfolgen. Auch in dieser Beziehung giebt das Gesetz keine näheren Vorschriften; doch ist soviel ohne Weiteres klar, dafs nicht beabsichtigt sein kann, die Wegebaulast von dem eigentlich Verpflichteten regelmäfsig auf die den Weg benutzenden Unternehmer abzuwälzen, und dafs demnach die Abnutzung in Folge des Betriebes von Unternehmungen sich als eine auferordentliche, das gewöhnliche Mafs übersteigende kennzeichnen mufs.

Instandsetzung eines Weges für Rechnung des Unterhaltungspflichtigen bei Gefahr im Verzuge.

Endurtheil (IV.) vom 16. Dezember 1890, Entsch. Bd. 20 S. 261 ff.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 55.

Wenn der Schlußsatz im § 55 des Zuständigkeitsgesetzes die Wegpolizeibehörde ermächtigt, bei Gefahr im Verzuge das zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Nothwendige, auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten, für Rechnung desselben zur Ausführung bringen zu lassen, so bleibt für die Kosten immer nur derjenige verhaftet, an den im regelmäßigen Verlaufe die Aufforderung hätte gerichtet werden müssen, der nach öffentlichem Rechte zu der fraglichen Leistung verpflichtet erscheint. Die durch § 55 a. a. O. begründete Ausnahme besteht nur darin, daß dieser Verpflichtete nicht vorher aufgefordert zu werden braucht. Dafür, daß ausnahmsweise auch ein Anderer wegen Erstattung der Kosten in Anspruch genommen werden könne, bietet das Gesetz keinen Anhalt.

Rechtliche Natur der Zufuhrwege zu den Bahnhöfen. Entstehung öffentlicher Wege in Hannover.

Endurtheil (IV.) vom 30. Januar 1891, Entsch. Bd. 20 S. 278 ff., Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 686 ff.

Hannoverisches Gesetz über Gemeindewege u. a. w. vom 28. Juli 1851.
(Hannov. G.-S. S. 141).

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55, 56.

Wenn ein Weg von der Eisenbahnverwaltung ausschließlich für den Verkehr mit dem Bahnhofe angelegt worden ist und lediglich der Eisenbahnverwaltung für diesen Zweck zur Verfügung steht, sodaß derselbe bei einer etwaigen Verlegung oder Umgestaltung des Bahnhofes ohne Mitwirkung der Wegpolizeibehörde von der Eisenbahnverwaltung eingezogen oder verlegt werden könnte, so ist ein solcher Weg als ein Zubehör der Eisenbahnanlage, ein Privatweg im Sinne des gemeinen Wegerechts anzusehen. Diese rechtliche Natur des Weges kann weder dadurch geändert werden, daß die Eisenbahnverwaltung zur Zeit bezüglich des Weges thatsächlich Privatrechte nicht geltend macht, noch dadurch, daß etwa ein einzelnes Gehöft an dem Wege belegen oder erst daran aufgebaut ist.

Nach hannoverischem Wegerechte ist die Bestimmung darüber, welche Wege als öffentliche angelegt werden sollen, abweichend von den in den altpreussischen Provinzen geltenden Grundsätzen, wonach diese Bestimmung der Regel nach der Wegpolizeibehörde zusteht, ausschließlich den Gemeinden vorbehalten.

Handhabung der Wegepolizei nach kurhessischem Wegerechte.

Endurtheil (IV.) vom 13. Januar 1891, Entsch. Bd. 20 S. 284 ff.

Gesetz vom 16. März 1879 (G.-S. S. 225), §§ 1–4. 8.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55–57, 61.

Kreisordnung für die Provinz Hessen-Nassau vom 7. Juni 1885, §§ 27, 28. 116.

In dem vormaligen Kurfürstenthum Hessen steht die Handhabung der Wegepolizei, soweit es sich um Landwege handelt, mangels besonderer Anordnungen hierüber in den späteren preussischen Gesetzen noch jetzt den Landrathen, bei Gemeinde- und Ortswegen dagegen den Bürgermeistern zu.

Handhabung der Wegepolizei in dem vormaligen Herzogthum Nassau.

Endurtheil (IV.) vom 29. April 1890, Entsch. Bd. 20 S. 297 ff.

Nassauesches Gemeindegesetz vom 26. Juli 1854, §§ 3, 18.

Kreisordnung für die Provinz Hessen-Nassau vom 7. Juni 1885, §§ 27, 28.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, § 61.

Im ehemaligen Herzogthum Nassau sind die Bürgermeister als Ortspolizeibehörden nicht nur zur Aufrechterhaltung der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den öffentlichen Vizinalwegen gegenüber dem Publikum, sondern auch zur Handhabung der Wegepolizei zuständig. Dem Landrathe steht eine entsprechende Befugniß daselbst nicht zur Seite, da die Wegepolizei nicht zu denjenigen Zweigen der Ortspolizei gehört, welche nach § 28 der Kreisordnung für die Provinz Hessen-Nassau vom Landrathe wahrzunehmen sind.

Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde in den linksrheinischen Theilen der Rheinprovinz.

Endurtheil (IV.) vom 26. Februar 1891, Entsch. Bd. 20 S. 308 ff.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55–63, 164.

Kreisordnung für die Rheinprovinz vom 30. Mai 1887, § 104.

Die polizeiliche Thätigkeit für den Schutz der öffentlichen Wege und des Verkehrs auf ihnen ist im allgemeinen ein Theil der ortspolizeilichen Thätigkeit. Auch in dem linksrheinischen Theile der Rheinprovinz sind für diese Thätigkeit der Polizei, also die Wegepolizei, die Ortspolizeibehörden allein zuständig. Eine Bestimmung, wonach das Verfahren für die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr in einer von der des § 56 des Zuständigkeitsgesetzes abweichenden Weise und zwar so geregelt wäre, daß eine andere als die gewöhnliche Wegepolizeibehörde unter Ausschluss des Verwaltungsstreitverfahrens zum Einschreiten zuständig wäre, besteht nach der gegenwärtigen Gesetzgebung für die Rheinprovinz nicht mehr.

III. Wasserrecht.

Räumung eines Wasserzuges.

Endurtheil (III.) vom 3. November 1890. Entsch. Bd. 20 S. 308 ff.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1863, § 66.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, §§ 127 ff.

Wenn Jemand zur Beseitigung eines für den Wasserablauf in einem Wasserzuge bestehenden Hindernisses nicht deshalb aufgefordert wird, weil ihm nach öffentlichem Rechte im Allgemeinen die Räumungspflicht hinsichtlich des Wasserzuges an der Stelle, wo das Hinderniß errichtet ist, obliege, sondern weil er unberechtigter Weise, etwa durch Einsechtung eines Dammes in den Wasserabzug, dessen Abfluß gehemmt habe, so steht dem in Anspruch Genommenen gegen die betreffende polizeiliche Verfügung nur gemäß § 127 des Landesverwaltungsgesetzes die Beschwerde oder Klage zu. Eine Anordnung im Sinne des § 66 des Zuständigkeitsgesetzes liegt hier nicht vor, da eine solche voraussetzt, daß die Wasserpolizeibehörde die Räumungsleistung von Demjenigen fordert, den sie zur Erhaltung des Wasserlaufes in normalem Zustande nach öffentlichem Rechte für verpflichtet hält. Demgemäß findet auch das Rechtsmittel des Einspruches gemäß § 66 a. a. O. gegen eine Verfügung der eingangs gedachten Art nicht statt.

IV. Andere Entscheidungen.

Krankenversicherung der Arbeiter.

1. Endurtheil (III.) vom 23. Oktober 1890, Entsch. Bd. 20 S. 356 ff.

Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883, §§ 11, 19, 26, 27, 49.

Die Ansprüche der in krankenversicherungspflichtiger Beschäftigung stehenden Personen auf Krankenunterstützung sind nicht davon abhängig, dass die Krankheit noch zur Zeit der Kassennitgliedschaft dem Träger der Versicherung angemeldet wird. Für die Rechte jener Personen ist die im § 49 des Krankenversicherungsgesetzes vorgeschriebene An- und Abmeldung unerheblich. Jene Rechte sind, wie sich aus den §§ 11, 19, 26 und 27 Absatz 1 a. a. O. ergibt, lediglich an die Thatsache der versicherungspflichtigen Beschäftigung geknüpft.

2. Endurtheil (III.) vom 23. Oktober 1890, Entsch. Bd. 20 S. 360 ff.

Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883, §§ 6, 20.

Der Zeitraum von dreizehn Wochen, mit dessen Ablauf die Krankenunterstützung endet, nimmt da, wo der Beginn der Krankheit und der

Beginn der Unterstützung nicht zusammenfallen, erst mit demjenigen Tage seinen Anfang, an welchem die erste Unterstützung stattgefunden hat.

3. Endurtheil (III.) vom 27. Oktober 1890, Entsch. Bd. 20 S. 365 ff.
Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883, §§ 16, 19, 27, 28, 59, 69, 73.

Das Verbleiben bei einer Krankenkasse als Mitglied nach dem Ausscheiden aus der die Mitgliedschaft begründenden Beschäftigung ist abhängig von der dahingehenden Absicht des seitherigen Mitgliedes und davon, dass diese Absicht durch ausdrückliche Anzeige, die rechtswirksam nur an den Kassenvorstand erfolgen kann, oder durch fernere Beitragszahlung bethätigt wird.

Die letztere ist der ausdrücklichen Anzeige nur dann gleich zu achten, wenn sie im ersten Fälligkeitstermine nach dem Ausscheiden von dem bisherigen Mitgliede selbst, oder mit dessen Ermächtigung von einem Dritten geleistet wird. Die Annahme, dass der § 27 des Gesetzes vom 15. Juni 1883 in den dort vorgesehenen Fällen die Fortdauer der Kassenmitgliedschaft lediglich an die Thatsache der Zahlung der Kassenbeiträge knüpfe, gleichviel in welcher Absicht und von wem die Zahlung geleistet wird, würde rechtsirrhümlich sein.

Die Erwerbslosigkeit im Sinne des § 28 des Gesetzes vom 15. Juni 1883 besteht in dem Fehlen einer gegen Entgelt stattfindenden Beschäftigung. Mit dem Eintritt einer solchen Beschäftigung endet nicht nur die Erwerbslosigkeit, sondern auch der sich auf sie gründende Unterstützungsanspruch, gleichviel ob diese Beschäftigung etwa wegen eines eingetretenen Unfalles nur wenige Stunden gedauert hat.

4. Endurtheil (III.) vom 8. Januar 1891, Entsch. Bd. 20 S. 377 ff.
Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883, § 57 Absatz 4.

Der § 57 Absatz 4 des Krankenversicherungsgesetzes bezieht sich lediglich auf privatrechtliche Schadensansprüche gegen Dritte, und lässt das Verhältniss der Krankenkassen zu anderen Anstalten, deren konkurrierende öffentlich-rechtliche Verpflichtungen von den Krankenkassen erfüllt worden sind, unberührt. Zu den nach jener Vorschrift auf die Krankenkassen übergehenden gesetzlichen Entschädigungsansprüchen des Versicherten gegen Dritte gehören daher nicht die Ansprüche auf Pension, welche den infolge einer Dienstbeschädigung invalide gewordenen, aus dem aktiven Dienste geschiedenen Militärpersonen des Reichsheeres durch das Gesetz vom 27. Juni 1871 gewährt werden.

Stellung derjenigen Behörde, welche von einer anderen um Ausführung einer Amtshandlung requirirt wird, zu der Frage der Rechtmässigkeit des Ansuchens,

Endurtheil (I.) vom 6. September 1890, Entsch. Bd. 23 S. 445 ff.

Die Befugniss der Behörden, andere Behörden um Hilfeleistung bei amtlichen Angelegenheiten zu ersuchen, und die entsprechende Pflicht, dem Ersuchen Folge zu leisten, ist als allgemeines Recht anzusehen. Die ersuchte Behörde hat sich bei Prüfung des Ersuchens auf die Feststellung zu beschränken, ob sie selbst zur Vornahme von Amtshandlungen der ersuchten Art, und ob die ersuchende Behörde eine Hilfeleistung dieser Art zu beanspruchen im allgemeinen befugt ist. Eine weitere Prüfung der Rechtmässigkeit des Ersuchens hat die ersuchte Behörde nicht anzustellen; sie darf von der Annahme ausgehen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen der betreffenden Amtshandlung im einzelnen Falle von der ersuchenden Behörde geprüft sind, und sie hat deshalb auch die Verantwortung für die, im guten Glauben von ihr vorgenommene, der Requisition entsprechende Amtshandlung nicht zu tragen.

Geschäftskreis der königlichen Eisenbahnbetriebsämter.

Endurtheil (III.) vom 8. Dezember 1890, Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 549 ff.

Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. November 1879.

Nach der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 sind für die Verwaltung des dem Eisenbahnfiskus gehörigen Grundbesitzes, auch wenn derselbe weder mittelbar noch unmittelbar für den Eisenbahnban oder zum Eisenbahnbetriebe Verwendung findet, die königlichen Eisenbahnbetriebsämter zuständig.

Gesetzgebung.

Preussen. Gesetz vom 20. Juni 1891, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und besondere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.

(G.-S. S. 167. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 113 ff.¹⁾)

Allerhöchste Urkunde vom 24. Juni 1891, betr. die von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals durch Ausgabe weiterer 1990 Stück Aktien über je 1200 \mathcal{M} im Betrage von 2316000 \mathcal{M} .

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 91.)

¹⁾ Der Inhalt dieses Gesetzes entspricht genau dem Entwurf, welcher in der Abhandlung S. 253 bis 284 dieses Jahrgangs des Archivs erörtert wird.

Allerhöchster Erlafs vom 24. Juni 1891, betr. den Bau und Betrieb der in dem Gesetz vom 20. Juni 1891 (G.-S. S. 167) vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien.

(G.-S. S. 173. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 117 ff.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Vom 27. Juni 1891, betr. Einführung einer neuen Telegraphenordnung für das Deutsche Reich.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 93 ff.)

Vom 26. Juni 1891, betr. Bestimmung der bau- und betriebsleitenden Behörden für mehrere neue Eisenbahnlinien.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 118 ff.)

Vom 11. Juli 1891, betr. Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen und über die zollsihere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 121.)

Vom 29. Juli 1891, betr. Ergänzung und Abänderung der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 125.)

Württemberg. Gesetz vom 9. Juni 1891, betr. die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für außerordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1891/93.

(Veröffentlicht im Regierungsblatt für das Königreich Württemberg No. 15 vom 23. Juni 1891.)

Das Gesetz entspricht dem Wortlaute des Gesetzentwurfs (abgedruckt S. 554 ff. des Archivs), soweit sich letzterer nicht auf die geplante Eisenbahn von Lanfen a. N. nach Guglingen (Art 1 No. 1 und Art. 5) bezieht. Die für diese Bahn beantragten Mittel sind nicht bewilligt worden.

Oesterreich-Ungarn. Das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Gesetze, Erlasse u. s. w.

(No. 72). Erlafs der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen vom 20. Juni 1891, betr. die Neneinschärfung der zur Wahrung der Betriebssicherheit der Eisenbahnbrücken erlassenen Vorschriften. (No. 76). Erlafs des k. k. Handels-

ministeriums vom 6. Juni 1891, betr. Vorschriften für die Verpackung der zur Erzeugung und zum allgemeinen Verkehr einschl. des Eisenbahntransportes in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern zugelassenen Sprengmittel. (No. 79). Erlaß der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen vom 6. Juli 1891 betr. die periodische Untersuchung der Tunnels durch das Streckenpersonal.

Frankreich. Entwurf eines Gesetzes, betr. die Beförderung von Gütern auf den Hauptbahnen.

Mit Bezug auf die Anmerkung zu Art. 3 dieses Entwurfes (Archiv 1891 S. 744 wird bemerkt, daß nach dem nun inzwischen zugegangenen Urtexte die Frist in Abs. 1 Satz 1 sich auf ein Jahr beläuft.

Italien. Verordnung vom 30. Juni 1891, betr. Uebertragung des Betriebes der Eisenbahnlinien Turin—Torre Pellice und Bricherasco—Barge an die Eisenbahnbrigade.

Veröff. im Mon. d. str. ferr. vom 1. Juli 1891.

Vom 1. Juli 1891 ab ist der Zugs- und Förderungsdienst auf den vorgenaunten Bahnlinien zum Zwecke der Uebung der Militäreisenbahnbrigade übertragen, welche diesen Dienst nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen auszuüben hat. Die Militärpersonen tragen bei Ausübung des Eisenbahndienstes ihre gewöhnliche Uniform mit einer Binde am rechten Arme, an welcher die der betreffenden Dienststellung bei der Mittelmeergesellschaft zukommenden Abzeichen angebracht sind.

Rußland. Zeitweilige Bestimmungen über die Gewährung von Tarifvergünstigungen für Kongresse u. s. w. und für Ausstellungen, welche mit Genehmigung der Regierung zu gemeinnützigen Zwecken eröffnet werden.

(Bestätigt am 14. Dezember 1890.)

Veröffentl. in der Gesetzsammlung No. 36 vom 12. April 1891 No. 411.

1. Für Kongresse und für Anstellungen, welche mit Genehmigung der Regierung zu gemeinnützigen Zwecken eröffnet werden, können Tarifermäßigungen gegenüber den allgemein gültigen und gesetzmäßig veröffentlichten Tarifen auf nachstehender Grundlage bewilligt werden:
2. Die für die Einberufung von Kongressen und für die Errichtung von Ausstellungen zuständigen Behörden haben behufs Erlangung der nachstehenden Vergünstigungen (3, 4 und 5) spätestens drei Monate vor Eröffnung der betreffenden Kongresse oder Ausstellungen, in der durch Reglement für Eisenbahntarifangelegenheiten vom 10. März 1889 vorgeschriebenen Weise um die Gewährung der Vergünstigungen, unter Nachweis der Regierungsgenehmigung zur Eröffnung der Kongresse oder Ausstellungen und Angabe der Zwecke der letzteren, nachzusuchen.

Im Falle der Berücksichtigung solcher Anträge werden seitens des Finanzministeriums (Eisenbahndepartement) der Vorstand der allgemeinen Tarifkonferenz, — vorkommenden Falles die Verwaltung der Krousbahnen,

der Hauptstab (bezüglich der Transkaspibahn) die Aufsichtsräthe und die Verwaltungen der Privatbahnen — davon benachrichtigt, daß dem betreffenden Kongresse oder der Ausstellung die erwähnten Vergünstigungen zugestanden seien und, falls in zwanzigtägiger Frist keine Einwendungen hiergegen seitens der Bahnen erhoben sind, wird auch in der Tarifsammlung für die russischen Eisenbahnen das Erforderliche veröffentlicht; im entgegengesetzten Falle wird auf allgemeiner Grundlage und gemäß der Vorschriften über die Anordnung oder Anhebung von Tarifen für die bestehenden russischen Bahnen verfahren.

3. Das Kongressmitglied, welches von der betreffenden Behörde angestellte Einzelbescheinigungen für jede Bahn darüber vorweist, daß es sich thatsächlich als Mitglied zum Kongresse und demnächst von demselben zurückbezieht und zwar von und bis zu der betreffenden Station der betreffenden Bahn und in einem Wagen der betreffenden Klasse, hat bei der Hinreise den vollen Betrag für seine Fahrkarte zu entrichten. Der Stationschef hat sodann auf der Bescheinigung die Abgangs- wie die Bestimmungsstation, sowie Nummer und Klasse der Fahrkarte zu vermerken. Bei der Rückreise und bei Vorzeigung derselben Bescheinigung, mit dem Vermerk der Behörde, daß der Vorzeiger thatsächlich auf dem Kongresse anwesend gewesen ist, wird dem Kongressmitgliede eine Freikarte verabfolgt, die Bescheinigung verbleibt bei der Bahnkasse.

Anmerkung I. Diese Vergünstigung bezieht sich nicht auf Kongressmitglieder, welche die Reise in Schnell- und Extrazügen solcher Bahnen zurücklegen wünschen, auf welchen außer diesen Zügen auch gewöhnliche Züge fahren.

Anmerkung II. Die Aussteller von jeder Art Ausstellungen genießen ebenfalls die vorerwähnte Vergünstigung, doch nur im Falle sie in der 3. Klasse reisen.

4. Thiere und deren Begleiter, sowie alle für eine Ausstellung bestimmten Gegenstände werden nach dem vollen Tarif der betreffenden Bahnstrecke befördert. Bei der Rückbeförderung von Thieren, mit nicht mehr Begleitern, als bei Viehtransporten auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, sowie bei der Rücksendung von Ausstellungsgegenständen erfolgt die Beförderung nentgeltlich, sofern deren Rücksendung von der ursprünglichen Bestimmungs- und nach den ursprünglichen Abgangstationen, auf dem ursprünglichen Reisewege und mit einem Zuge der gleichen oder einer geringeren Geschwindigkeit erfolgt und sofern darüber vorgewiesen werden:
 - a) die ursprünglichen Frachtbrieft, mit welchen die Thiere oder Gegenstände auf die Ausstellung befördert worden sind, und
 - b) eine Bescheinigung von der Behörde darüber, daß die Thiere oder Gegenstände auf der Ausstellung gewesen, nicht verkauft sind und zurückbefördert werden sollen.

Die Vergünstigung findet nicht statt, im Falle die zurückgehenden Ausstellungsgegenstände mit Nachnahme belastet sind.

5. Die Gültigkeit der unter 3 und 4 erwähnten Vergünstigungen für Kongresse und Ausstellungen ist auf eine 4 wöchentliche Frist, nach der offiziellen Schließung der Kongresse oder Ausstellungen, beschränkt.

Anmerkung. Ueber den offiziellen Schlufstermin für Kongresse oder Anstellungen hat die betreffende Behörde den Vorstand der allgemeinen Tarifikonferenz rechtzeitig zu benachrichtigen. Hiernach wird von letzterem die Veröffentlichung der Frist, von wann ab die Gültigkeit der gewährten Vergünstigungen aufhört, in der Tarifsammlung veranlaßt.

6. In besonderen Fällen können, unter Berücksichtigung außerordentlicher Verhältnisse, bei Eiuernfung von Kongressen oder Eröffnung von Anstellungen, mit Genehmigung des Finanzministers, Abweichungen von den vorstehenden, unter 3, 4 und 5 gegebenen Regeln, zugelassen werden, sowohl bezüglich der Ermäßigung der allgemein gültigen Tarife, als auch bezüglich der Bedingungen und Fristen für die Tarifvergünstigungen, doch unter Beobachtung der unter 2 und Anmerkung zu 5 gegebenen Vorschriften.

Bestimmungen über die Lieferfristen auf Eisenbahnen vom 26. März 1891.

Veröffentl. in der G.-S. No. 45 vom 30. April 1891 Pos. 467.¹⁾

- I. Für die Beförderung auf Eisenbahnen werden folgende äußerste Fristen vorgeschrieben:

A. Im Güterverkehr:

1. 2 Tage zur Abfertigung der Frachtgüter;
2. 1 Tag auf je 150 Werst der Gesamtstrecke, welche die Frachtgüter in Wagenladungen und im direkten Verkehr zurückzulegen haben, und auf je 120 Werst bei Verladung als Stückgut im direkten Verkehr und bei jeder Verladung im lokalen Verkehr. Bei Berechnung dieser Fristen bleiben Theilstrecken von 25 Werst unberücksichtigt, während solche von mehr als 25 Werst als ein voller Tag in Berechnung kommen;
3. 1 Tag zum Uebergang der Frachtgüter von einer Bahn auf die andere.

B. Im Eilgutverkehr:

1. 1 Tag zur Abfertigung der Güter;
2. 1 Tag auf je 250 Werst der Gesamtstrecke des Versandes, — wobei nicht volle 250 Werst für 250 zu berechnen sind.

- II. Im Falle die vorgeschriebenen Versandfristen (im Güter- wie im Eilgutverkehr) an einem Feiertage ablaufen sollten, an welchem (laut §. 43 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes) die Empfangsstationen zur Auslieferung von Frachtgütern nicht verpflichtet sind, so gilt der nächstfolgende Tag, — sofern derselbe nicht zur Zahl der bezeichneten Feiertage gehört — als Ablauftermin der Versandfrist.

- III. Eine Verlängerung oder Abkürzung der vorgeschriebenen äußersten Fristen kann, — sofern eine solche durch lokale Bedingungen einer oder mehrerer am Versande theiligten Bahnen hervorgerufen wird, — nur unter Beobachtung der, auf die Versandfristen bezüglichen Vorschriften des allgemeinen Eisenbahngesetzes und mit Genehmigung des Rathes für Eisenbahnangelegenheiten zugelassen werden.

- IV. Die Versandfristen werden unterbrochen:

a) für die Dauer von Zoll-, Akzise- oder Polizeiformalitäten;

¹⁾ Vergl. Archiv 1891, S. 750.

- b) für die Dauer von Verkehrsunterbrechungen, durch welche der Beginn oder die Fortsetzung des Versandes zeitweilig aufgehalten wird und welche durch Verunglückung des betreffenden Zuges, durch Beschädigung der Bahn, durch Schneeverwehungen, durch atmosphärische Hindernisse, durch außerordentliche Ansammlungen von beladenen Eisenbahnwagen oder durch andere Umstände verursacht sind, — wenn nur in allen solchen Fällen die Verzögerung des Versandes nicht einer am Versande theilgenommenen Bahn zur Last gelegt werden kann;
- c) für die Dauer von Aufenthalten oder Verzögerungen im Verkehr, welche für Ausnahmefälle vom Verkehrsminister angeordnet sind.¹⁾

V. Ueber jede Unterbrechung der Versandfristen ist die betreffende Bahn verpflichtet:

- a) bei den Kassen und in den gemeinsamen Stationsräumen Bekanntmachungen über die Ursachen und die voraussichtliche Dauer der Unterbrechungen auszuhängen und
- b) die am direkten Verkehr theilgenommenen anderen Bahnen zu benachrichtigen.

VI. Im Falle unter den am Güterversand theilgenommenen Bahnen kein Einverständniß hinsichtlich der Vertheilung der unter I vorgeschriebenen Versandfristen besteht, so sind diese Fristen auf folgender Grundlage zu vertheilen: an den Wegefristen sind die theilgenommenen Bahnen im Verhältniß zu ihren tarifmäßigen Bahnstrecken theilgenommen; die Fristen für Abfertigung der Güter und für den Uebergang von einer Bahn auf die andere werden gleichmäßig vertheilt und zwar: die ersteren unter die beiden Endbahnen des Versandes, die letzteren unter die abgehenden und übernehmenden Bahnen.

VII. Die vorstehenden Bestimmungen beziehen sich nicht auf Frachtgüter, welche (laut dem allgemeinen Eisenbahngesetz) nach besonderen Ausnahmetarifen versandt werden, sowie auf solche, für deren Beförderung durch das allgemeine Eisenbahngesetz besondere Regeln und Vorschriften gegeben sind.

Kaiserl. Erlaß vom 1./13. April 1891, betr. Regelung der finanziellen Beziehungen der Krone zur Moskau-Brester Eisenbahngesellschaft.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 28. Mai 1891.
9. Juni 1891.

Die Moskau-Brester Eisenbahngesellschaft hat auf der Strecke Wjasma—Smolensk das zweite Geleis ausgebaut und ihren Bestand an Betriebsmitteln durch Beschaffung von 15 Lokomotiven und 300 Güterwagen erhöht. Die Mittel zur Bestreitung der dadurch entstandenen etwa 3 Mill. Rbl. betragenden Kosten sind der Gesellschaft seitens der Regierung vorschufsweise gezahlt worden. Dieser Betrag soll nunmehr dem Ergänzungsobligationenkapital der Gesellschaft zugerechnet werden.

¹⁾ Durch die Ansammlung von beladenen Eisenbahnwagen wird die Versandfrist nicht unterbrochen, sobald in der gegebenen Zeit die Anzahl der Wagen des Lokalverkehrs, zusammen mit der Anzahl der in direktem Verkehr von anderen Bahnen angekommenen Wagen die vom Verkehrsminister festgestellte und den Mitteln der Bahn entsprechende tägliche Versandfähigkeit nicht um das Doppelte übersteigt.

Kaiserl. Erlafs vom 8./20. April 1891, betr. die technischen Eisenbahnschulen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 12./20. Juni 1891.

Die durch Erlafs vom 7. Mai 1886 genehmigten Vorschriften für die Verwaltung der technischen Eisenbahnschulen (vergl. Archiv 18-6 S. 573) werden in einigen Punkten abgeändert und ergänzt. Die Altersgrenze für die Aufzunehmenden, welche seither nicht unter 14 und nicht über 17 Jahre alt sein sollten, wird bis zum 18. Jahre hinausgerückt. Ferner werden die Erleichterungen in Bezug auf die Militärdienstpflicht, welche den Schülern in Aussicht gestellt sind, näher festgestellt.

Kaiserl. Erlafs vom 8./20. April 1891, betr. Uebertragung von Eisenbahneubauten an die russische Südwestbahngesellschaft.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 18./30. Juni 1891.

Der Südwestbahngesellschaft wird der Bau verschiedener neuer Bahnlinien übertragen, zu denen die Vorarbeiten theils von der Regierung bereits gefertigt sind, theils noch gefertigt werden. Eine dieser Linien soll von der Station Schmerinka über Mogilew am Dniestr unter Ueberschreitung dieses Flusses mittelst fester Brücke nach dem Flecken Okniza führen, eine andere von der Station Biesula oder einem benachbarten Punkte über die Flecken Ryhnitz am Dniestr und Bjäliza bis zu dem vorgenannten Flecken Okniza und weiter von da über Lipkana zu dem Grenzflücken Nowoseliza, wo dieselbe an die österreichische Bahn Lemberg—Czernowitz anschließen soll. Ferner wird der Gesellschaft der Anbau des zweiten Geleises auf den Strecken Biesula—Schmerinka und Fastow—Rowno übertragen. Die Uebertragung dieser Bauten erfolgt auf Grund der seitens des Ministers der Verkehrsanstalten im Einzelnen festzustellenden Baupläne und Kostenanschläge, die Ausführung wird von der Gesellschaft auf eigene Rechnung oder durch Vergebung an Unternehmer bewirkt, die Vergebung an Generalunternehmer ist jedoch ausgeschlossen. Die Baukosten, über welche besondere Rechnung zu führen ist, werden von der Regierung vorgeschossen, demnächst sollen für den Gesamtbetrag Obligationen ausgegeben werden. Behufs Kontrolle der ordnungsmäßigen Verwendung der vom Staate der Gesellschaft überwiesenen Baugelder wird ein Beamter des Reichsrechnungshofes der Gesellschaftsverwaltung beigegeben, die Ausführungsarbeiten selbst sollen durch einen höheren Beamten des Verkehrsministeriums ständig beaufsichtigt werden. Sämmtliche Baubedürfnisse müssen aus dem russischen Inlande bezogen werden.

Kaiserl. Erlafs vom 12./24. April 1891, betr. den Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Odessa nach Ovidiopol.

Veröffentl. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 4./16. Juni 1891.

Bau und Betrieb einer etwa 37 Werst langen Eisenbahn von Odessa nach dem südwestlich davon an der Mündung des Dniestr gelegenen Stadt Ovidiopol wird einem Gründerausschuß unter der Bedingung übertragen, daß derselbe eine Gesellschaft bildet, welche das auf 1 924 000 Rbl. festgestellte Bankapital — davon $\frac{1}{4}$ in Aktien, $\frac{3}{4}$ in Obligationen — aufbringt. Staatliche Geldunterstützung soll der Gesellschaft nicht gewährt werden.

Bücherschau.

Besprechungen.

W. M. Acworth, *The railways and the traders, a sketch of the railway rates question in theory and practice.* London, John Murray, 1891.

Das vorliegende Buch ist veranlaßt durch das englische Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz vom 10. August 1888¹⁾. Zur Ausführung der im § 24 dieses Gesetzes angeordneten Festsetzung einer neuen Güterklassifikation und neuer Höchstsätze hatten die englischen Bahnen dem Handelsamt, der englischen Eisenbahnaufsichtsbehörde, zunächst Vorschläge zu machen über die einzuführenden Höchstsätze und Klassifikation. Hierüber wurde dann vom Handelsamt eine eingehende Untersuchung eingeleitet, welche erst Ende Mai 1890 beendet wurde, nachdem zahllose Vernehmungen sowohl von Verkehrtreibenden als Eisenbahnbeamten stattgefunden hatten. Nicht weniger als 43 657 Antworten auf die verschiedenen Fragen wurden abgegeben. Die Verhandlungen betreffend die Güterklassifikation sind in 709, die Verhandlungen über die übrigen Fragen in 3728 Seiten niedergelegt. Dieses umfangreiche Material wurde dann vom Handelsamt gesichtet und auf Grund desselben Vorschläge über eine neue Güterklassifikation und neue Höchstsätze gemacht, welche indess die Zustimmung der Eisenbahnverwaltungen nicht fanden. Dieselben protestirten vielmehr gegen die Einführung dieser Vorschläge auf das Entschiedenste, weil ihnen hierdurch erhebliche Einnahmeausfälle erwachsen würden. In Folge dessen konnten diese Vorschläge vom Handelsamt nur vorläufig festgestellt und mußten zur Bestätigung dem Parlament unterbreitet werden. Dies geschah im Februar 1891. Die Eisenbahnverwaltungen setzten auch hier den heftigsten Widerstand entgegen und gingen soweit zu beschließen, ihre sämtlichen dem Parlament vorgelegten Anträge auf Genehmigung neuer Linien und Ergänzungsbauten zurückzuziehen, also ein förmlicher Ausstand der

¹⁾ Vergl. Archiv 1889 S. 1 ff.

Eisenbahngesellschaften! Im Uebrigen suchten sie in der Presse und sonst auf alle Weise auf das Parlament und die öffentliche Meinung einzuwirken, um eine Verwerfung der Vorschläge des Handelsamts herbeizuführen. Zu diesem Zwecke ist auch das hier zu besprechende Buch geschrieben im Auftrag der Railway Companies Association, wie der Verfasser, Barrister at Law, in der Vorrede selbst mittheilt.

Man muß dem Verfasser das Lob ertheilen, daß er die ihm gestellte Aufgabe mit großer Sachkunde und großem Geschick gelöst hat, insofern es sich eben nicht um eine wissenschaftliche Arbeit, sondern um eine Streitschrift zu Gunsten der englischen Privatbahnen handelt. Nur von diesem Standpunkte aus kann man das Buch beurtheilen. Der Verfasser ist offenbar ein sehr gewandter Rechtsanwalt und Dialektiker, außerdem aber auch vollständig vertraut mit den Eisenbahnangelegenheiten, und weiß alle Gründe zu Gunsten seiner Klienten in klarer, anschaulicher Weise geschickt vorzutragen. Er verschmäht aber auch nicht solche Mittelchen, wie sie eben in einer Streitschrift eines Rechtsanwalts wohl zulässig erscheinen, nicht aber für ein wissenschaftliches Buch. So z. B. greift er irgend eine thörichte Zeugenaussage oder einen über das Ziel hinausschießenden Antrag von Handeltreibenden heraus, weist theoretisch und praktisch die Unausführbarkeit und Unbegründetheit der Forderung nach, und zeigt, wie sehr die Eisenbahngesellschaften Recht haben, anders zu verfahren. Daß damit gegenüber anderen begründeten Beschwerden und Anträgen nichts bewiesen ist, entgeht dem sachverständigen Leser natürlich nicht, aber auf den Laien macht die Sache Eindruck und darauf ist es berechnet. Anderwärts wieder vergleicht der Verfasser die Verhältnisse und Leistungen der englischen Eisenbahnen mit denen der festländischen Eisenbahnen und der Vereinigten Staaten von Amerika, und indem er Wahres und Falsches geschickt mischt, kommt er natürlich zu dem gewünschten Ergebniss, daß alles in allem die englischen Eisenbahnen doch die besten und für England die bestehenden Eisenbahnzustände nicht nur zufriedenstellend, sondern auch die einzig möglichen seien. Ganz besonders schlecht kommen bei dieser Vergleichung die deutschen Staatsbahnen und deren Tarife weg, man erhält den Eindruck, daß sie thatsächlich viel höher und dem Publikum unvortheilhafter seien, als die englischen. Das läßt sich natürlich nur darlegen unter vollständiger Verdrehung der wirklichen Thatfachen, wobei auch wieder der Spediteur und die Sammeladungen in der üblichen Weise benutzt werden.

Im Einzelnen zerfällt das Buch in 3 Theile. Der erste behandelt die Grundsätze, d. h. die Theorie, die Frage der Tariffestsetzung auf Grund der Selbstkosten, der gleichen Einheitssätze, des Grundsatzes, was der Verkehr tragen kann, und die Frage, wer die Tarife festsetzen soll. Der

zweite behandelt die Eisenbahnpraxis, d. h. die Fragen der Höhe der Tarife und des Wettbewerbs, der dritte das Problem für das Parlament, d. h. die schwebende Frage der Festsetzung der Klassifikation und Höchstsätze in England. Der schwächste Theil ist der letzte, wo der Verfasser die von dem Handelsamt dem Parlament vorgelegten Vorschläge zu bekämpfen sucht. Dafs die Sache, der er dient, keine gute ist, zeigt sich hier klar. Seine Ausstellungen betreffen zum grofsen Theil Nebensachen, sind zum Theil unsachlich, und schliefsen mit lächerlichen Drohungen über die unheilvollen Folgen, welche eine Genehmigung der Vorschläge des Handelsamts durch das Parlament haben würden.

Dafs das Buch dem Vernehmen nach ein gewisses Aufsehen in England gemacht hat, erklärt sich, abgesehen von der schwebenden Tarifreformfrage, wohl dadurch, dafs, wie der Verfasser selbst S. 4 hervorhebt, eine wissenschaftliche Eisenbahnliteratur in England so gut wie nicht existirt und die auswärtige Literatur nicht bekannt ist. *U/r.*

Kronberg. Dr., technischer Hilfsarbeiter am kaiserlichen Patentamte. *Illustrierte Patentrolle der Eisenbahntechnik. Systematisches Verzeichnifs sämtlicher gegenwärtig rechtsgültiger Patente aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.* Berlin 1891. W. H. Köhl.

Das vorliegende, 100 Seiten starke und mit 65 sauberen Textabbildungen versehene Bändchen, ist ein Theil des Sammelwerkes des Verfassers „Patentrollen für volkswirtschaftlich wichtige Industriezweige und einträgliche Patentgebiete.“ Der erste Band, Zuckerindustrie betreffend, hat nach des Verfassers Angabe seine Voraussetzung in Bezug auf die Bedürfnisfrage völlig gerechtfertigt. Auch für den vorliegenden Theil darf das Bedürfnis als vorhanden anerkannt werden, da es recht schwierig ist, aus dem bereits mächtig angewachsenen Materiale der Patentschriften, welche das Eisenbahnwesen betreffen, diejenigen Dinge herauszusuchen, welche sich auf einen gerade vorliegenden Fall beziehen, ebenso wie es fast unmöglich ist, sich aus dem Wust der Patentschriften über das Neueste in einem bestimmten enger umgrenzten Gebiete zu unterrichten. Beiden Zwecken dient der Verfasser, da er den Stoff zunächst ohne ängstliches Festhalten an der Klasseneintheilung des kaiserl. Patentamtes gruppiert und innerhalb der Klassen Unterabtheilungen bildet, die nur nach dem Stoffe gegliedert sind.

Es behandelt Theil I den Eisenbahnbau (Patentkl. 19) in 8 Gruppen; Theil II den Eisenbahnbetrieb, Fahrzeuge und Signalwesen (Patentkl. 20) in den Abschnitten: Lokomotivbau, Räder nebst Achsen und Gestellen,

Kuppelungen für Eisenbahnwagen, Bremsen, (A. mechanische; B. pneumatische oder kontinuierliche Bremsen), Weichen, Signalwesen der Eisenbahnen. (Zentrale Weichen-) und Signalstellung, Barrière oder Wegschraken, innere Einrichtung der Personenwagen und andere, gleichfalls je nach Gruppen gegliedert. Innerhalb der Gruppen sind, nach Patentnummern geordnet, der Name des Inhabers, Nummer und Gegenstand des Patentes, Beginn der Dauer und meist auch die Gebühreusumme angegeben, welche bisher entrichtet wurde, alles unter Beschränkung auf die zur Zeit noch gültigen Patente. Wichtige Gegenstände sind durch Abbildungen erläutert. In Fußnoten sind Bemerkungen über den Umfang der Verwerthung oder Ausführung der Patente gemacht, welche viel Interessantes bieten, aber mit Vorsicht zu benutzen sind, da sie sich zum Theil auf Originalmittheilungen der Patentinhaber selbst stützen, welche bekanntlich in Dingen ihrer eigenen Patente den Thatsachen hier und da gelinde Gewalt anthun.

Der Wortlaut des Preisausschreibens des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen auf Erfindungen im Eisenbahnwesen, sowie ein ausführliches Namens- und Sachregister schliessen das Bändchen.

Die Untertheilung der Bremsen hat, weil sachlich unzutreffend, nicht unseren Beifall. Bei den umfangreicheren Gruppen würde vielleicht durch eine tabellarische Zusammenfassung die Uebersichtlichkeit erhöht und eine grössere Gleichförmigkeit der Behandlung erreicht werden, sodafs sich für die weitere Bearbeitung ein solcher Versuch empfehlen möchte. Bei den Geschwindigkeitsmessern ergab die Stichprobe auf Vollständigkeit, dafs neuere wichtigere Erfindungen fehlen (z. B. Haushälter, Ehrhardt). Im Uebrigen spricht das Werkchen nach Form und Inhalt an, es scheint berufen, eine Lücke in den Hilfsmitteln für die Patentnachsuehung in eisenbahntechnischen Dingen sowie für das Studium der neuesten Fortschritte derselben zweckentsprechend auszufüllen.

S—y.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Beämte, der, im Reichs- und Staatsdienst. Ein Hand- und Nachschlagebuch über die heute gültigen, sich auf das deutsche Beamtenthum beziehenden Gesetzesbestimmungen, Erlasse, Verordnungen u. s. w. Hamburg und Berlin. *M* 6.00.

Dambach, O. Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches, vom 28. Oktober 1871. 4. sehr verm. Auflage. Berlin. *M* 2.40.

- Féraud.** Note sur le mode de suspension des véhicules considéré au point de vue de la conservation des voies de chemins de fer et de tramways. Paris, Chaix.
- Fischer, J. A.** Railway accounts and finance: an exposition of the principles and practice of Railway accounting in all its branches. London. sh. 15,00.
- Freins Soulerin.** Frein à vide, automatique et modérable, frein fonctionnant indifféremment comme frein à vide ou comme frein à air comprimé. Paris.
- Friederichsen.** Tabellen zur Berechnung der Flächeninhalte, der Terrainbreiten und der Böschungsbreiten der Querprofile bei Wege- und Grabenbanten. Berlin 1891.
- Gesetzartikel, XIII,** vom Juni 1891 über die Sonntagsruhe der gewerblichen Arbeiter. Budapest. # 1,00.
- Gesetzartikel, XIV,** vom Juni 1891 über die Unterstützung in Krankheitsfällen der gewerblichen und Fabriksangestellten. Budapest. # 1,20.
- Hanrez (Ch.).** Note sur les conventions des chemins de fer régissant en Europe l'échange réciproque du matériel roulant. Bruxelles.
- Kienesperger, v.** Die Bremsen für Eisenbahnfahrzeuge. Wien. # 2,00.
- Kohlfürst, L.** Die Fortentwicklung der elektrischen Eisenbahneinrichtungen. Wien. Pest. Leipzig. fl. 2,75.
- Lehmann's, C.** Eisenbahnkarte der Bahngebiete Mitteleuropas nebst einem Verzeichniß der Eisenbahnen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz. Dreizehnte Auflage. Berlin 1891. # 1,50
- Lehr, J.** Die Berechtigung des Zonentarifs im Personen- und Güterverkehr. München. # 0,50.
- Moreno, O.** Le ferrovie economiche. L. 2,50.
- Personentarif,** der neue, der Nordbahn, nebst den Bestimmungen über den Gepäcktransport. Mähr.-Ostau. # 0,10.
- Railroad and corporation reports,** American, being a collection of the current decisions of the courts of last resort in the United States pertaining to the law of Railroads and municipal corporations. Chicago. \$ 4,50.
- Reisenbiehler, G.** Für 10 Mark durch ganz Deutschland! Für 5 Gulden durch ganz Oesterreich. Ein Beitrag zur Personentariffrage. Leipzig. # 0,30.
- Schlechtendahl, G. A.** Eisenbahnbeschwerden eines Laien. Berlin. # 0,50.
- Schober.** Beschreibung und Resultate des ungarischen Zonentarifs. Berlin. # 1,00.
- Schnuster, Dr. Rudolf Eüler von Bonhoff und Weber, Dr. August.** Die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen. G. n. 7. Heft. Wien. Pest. Leipzig. Das Heft # 1,20.
- Vivarez (M.).** Le Soudan algérien. Projet de voie ferrée transsaharienne Alger — lac Tchad. Paris. Fr. 3,50.
- Wolff, F.** Die Enteignung nach Aufgäbe des großh. hessischen Enteignungsgesetzes vom 26. Juli 1884. Mainz. # 2,00.

Zeitschriften.

Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer Bruxelles.

April—Mai—Juni 1891.

Note sur la situation actuelle de l'unification des heures. Note concernant l'influence des propriétés physiques et chimiques du métal sur son usure.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 26 bis 31. Vom 27. Juni bis 1. August 1891.

(No. 26:) Staatsminister a. D. von Maybach. Eisenbahnbrücke über den Thomasflufs bei New-London (Nordamerika). (No. 26 u. 27:) Eisenbahnunfall bei Mönchenstein. (No. 28:) Lokomotiven für Doppelton. Der Gebrauch des Fränkel'schen Durchbiegungszeichners. (No. 30:) Einsturz der Birsbrücke bei Mönchenstein. (No. 31:) Zur Frage der Weichensicherung.

Danubius. Wien.

No. 27—29. Vom 2.—16. Juli 1891.

(No. 27:) Staatsminister von Maybach. Güterverkehr auf deutschen Wasserstraßen. (No. 29:) Die Anfuhr und Einfuhr auf der Elbe im Jahre 1890.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 51—66. Vom 27. Juni bis 19. August 1891.

(No. 51:) Zur Leipziger Bahnhofsfrage. (No. 52:) Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein. (No. 66:) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter Staatsminister v. Maybach.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Jahrgang 72. Bd. 280. Heft 13.

Die elektrischen Lokomotiven der City und South London Railway.

Bd. 281. Heft 1.

Frey's Maschinen zur Erzeugung von Tragfedern für Eisenbahnzwecke.

Bd. 281. Heft 3.

Neuerungen an Elektromotoren (Dynamomaschinen) und Zubehör.

Bd. 281. Heft 4.

Dampfmaschinenindicator mit Flachfeder von Thompson und Bushnell. Hall's elektrisches Blocksignal. Die elektrische Kraftübertragung in Schaffhausen.

L'Économiste français. Paris.

No. 29. Vom 18. Juli 1891.

(No. 29:) Les recettes, les dépenses et les charges des chemins de fer français en 1890.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg. 1891.

No. 19 bis 22.

(No. 19—20:) Bemerkungen über die Moskauer Abtheilung des Invalidenhauses Kaiser Alexander II. für Eisenbahnbedienstete. Erörterung des Zn-

sammenhanges zwischen Stärke und Fahrgeschwindigkeit der Züge und der Zugkraft der sie befördernden Lokomotiven. (Schluß in No. 21 und 22:) Privat- und Staatsbahnen. (No. 21 u. 22:) Reiseeindrücke, über die Ergänzung des Betriebsmittelbestandes in Deutschland. Privat- und Staatsbahnen. Die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen.

Engineering. London.

No. 1430—1437. Vom 26. Juni bis 14. August 1891.

(No. 1430—1432, 1434 u. 1435:) Notes from the United States. (No. 1430 und 1432:) Stationary engine practice in America. (No. 1432:) Railway train racing to the North. The London and Brighton Railway bridges. (No. 1437:) The Birmingham tramways.

Engineering News. New York.

No. 25—32. Vom 20. Juni bis 8. August 1891.

(No. 25 u. 26:) Notes on English Railways. (No. 25:) Master Car Builders' Association annual convention. American society of mechanical engineers, semi-annual convention at Providence, R. I. American Railway Master mechanics' Association, annual convention at Cape May, N. J. A new cable Railway conduit. The underground rapid transit route. (No. 26:) The Grand Avenue bridge at St. Louis Mo. Sections and mechanical conditions of car wheels. Care and maintenance of electric block signals. The Railway Master mechanics' Association. The American society of mechanical engineers. Some methods of meeting the ordinary requirements of Railway maintenance. The Boynton bicycle Railway. (No. 27:) Electric train lighting in England. English and American Railways. (No. 28:) Notes on French Railways. A swinging Railway car. Diagram for the application of the law of heating as it affects insulated electrical conductors. The increase in street Railway accidents. (No. 29:) Notes on Belgian Railways. The new rail joint of the Bradway cable Railway. (No. 30:) English Railway bridges. Union station and terminal, Louisville, Ky.; Louisville and Nashville, R. R. A Brazilian-British American bridge. (No. 31:) Statistics of Railway construction in the Northwestern States. Tests of the Westinghouse brake in South Australia. (No. 32:) Railways of the United States in 1890. The government timber tests. The Moenchenstein bridge disaster.

Инженеръ (Der Ingenieur). Kiew.

1891. Jullheft.

Ueber Schneeschutzanlagen. Ueber das Tränken der Holzschwellen. Neuere Anordnungen an Weichen- und Signalstellwerken.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.

Mai 1891.

Roads and road building. Construction and operation of cable and electric Railways.

Moniteur des intérêts matériels. Brüssel.

No. 56. Vom 12. Juli 1891.

(No 56:) La catastrophe de Mönchenstein.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 25—29. Vom 20. Juni bis 18. Juli 1891.

(No. 25:) Le tramvie a trazione meccanica in Italia al 1° gennaio 1891. (No. 25:) L'economia nelle costruzioni delle ferrovie di montagna e il sistema Abt. Il disastro di Münchenstein. (No. 27:) I lavori della commissione ministeriale per il traffico ferroviario e per il riscontro governativo. Stato delle strade ferrate della Grecia alla fine del 1890. (No. 28:) I prodotti ferroviari nelle riscossioni erariali dell'esercizio 1890—91. Ferrovie, poste e telegrafi in Italia del 1861 al 1889. (No. 29:) Ferrovie e tesoro.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 25—34. Vom 25. Juni bis 23. August 1891.

(No. 25 u. 26:) Ueber die Vereinfachung des Verbandstarifwesens. (No. 26:) Das Recht der Priorität der Staatsbahn mit Bezug auf die Verstaatlichung des ungarischen Netzes. (No. 27:) Mobiliarversicherung für die österreichischen Eisenbahnbeamten. Eisenbahnverkehr im Monat April 1891. (No. 28:) Die Betriebsergebnisse der größeren österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1890. (No. 29:) Die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Eisenbahnbeamten. Eisenbahnverkehr im Monat Mai 1891. (No. 30:) Der Viadukt über den Flnfs Petrace bei Givja Tauro im Zuge der Eisenbahnlinie Neapel—Paola—Reggio (Kalabrien). (No. 31 u. 32:) Ueber den Bau und die Betriebseinrichtungen der ottomanischen Bahnen. (No. 34:) Statistische Nachrichten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1889. Ueber Eisenbahnunfälle.

The Railway Engineer. London.

No. 138. Juli 1891.

Private owners standard 8 or 10 tons wagons. Comparative tests of a Johnstone compound locomotive. Conversion of metre gauge to Indian standard (5 feet 6 inches) gauge on the Bengal-Nagpur Railway. Railway structures. Four wheels coupled express passenger engine, Great Eastern Railway. Lubricants for locomotive cylinders. Standard rail sections. Compound (Worsdell-von-Borries Lapage system) express passenger engine, class 7, North Eastern Railway.

No. 139. August 1891.

The Pan-American Railroad. Dynamo for Railway train lighting. Digest of recent decisions upon Railway cases in the high and appeal courts of the United Kingdom. Express passenger engine (Great Eastern Railway), fired with liquid fuel. Consumption of liquid fuel per ton mile on compound locomotives in Russia.

The Railroad Gazette. New York.

No. 25. Vom 19. Juni 1891.

Diagram showing friction and wear of brakeshoe metal. Proposed journal box bearing, wedge and lid for 60 000 lb cars. Master Car Builders' convention. Rapid transit and the Elevated Roads. The Master mechanics' convention. English train accidents.

No. 26. Vom 26. Juni 1891.

Electric transfer table, Union Pacific Railway. Indicator diagrams of compound locomotives. Roundhouse drop pit, Burlington et Missouri River

R. R. Railroad building in 1891. Master mechanics' convention. Care and maintenance of electric bloc signals. New Railroad mileage in the first half of 1891. Providence meeting of the American society of mechanical engineers. Association of Railway telegraph superintendents.

No. 27. Vom 3. Juli 1891.

Overhead passenger station at Melrose, N. Y. Standard rectangular brake-beams. Some track experiments on the deflection of rails. The Mills pneumatic crossing gate. Directors' responsibility. Cost of service and Railroad rates. May accidents. Prince Edward Island tunnel. The Railroad problem. Zigzag-tunnel-New York, Ontario and Western R. R. Railroads of New South Wales. Train accidents in the United States in May. Railroad legislation in Massachusetts in 1891.

Nr. 28. Vom 10. Juli 1891.

Siberian Railroad. Johnson's electro-mechanical slot. Additional facilities for the New York Elevated roads. Stiff rails and train loads.

Nr. 29. Vom 17. Juli 1891.

Injector check attachments to locomotive boilers. Standard in freight-car construction. English freight rates and the board of trade's provisional ordres.

Nr. 30. Vom 24. Juli 1891.

Suburban rapid transit Railroad, New York city. The new union passenger station at St. Louis. The farmers and the Railroads. Locomotives specially designed for steep grades.

No. 31. Vom 31. Juli 1891.

Electric switch-valve for Westinghouse electro-pneumatic interlocking. Terminal yards of the Pennsylvania at Jersey city. Brake diagram from Kapteyn's recording apparatus-Australian brake trials. Six-coupled locomotives for express trains. The Australian brake trials. June accidents. The new stockyards near Chicago. Shop notes-Baldwin locomotive works. Railroad matters in Peru.

No. 32. Vom 7. August 1891.

Cylinders and indicator cards of Baldwin compound locomotive for New South Wales. United States Railroads in 1890. Blue shortness. Train accidents in Great Britain. The Moenchenstein bridge disaster. Railroads of the United States in 1890. Papers at the car accountants' convention.

The Railway News. London.

No. 1434—1441. Vom 27. Juni bis 15. August 1891.

(No. 1434:) The American Railway problem. Every day life on the Railroad. (No. 1435:) Indian Railways in 1890. Railway bills. (No. 1436:) Rates commission. Railway system of the metropolis. (No. 1436—1438 u. 1440:) American and Canadian Railway news. (No. 1437:) English and American Railways compared. (No. 1438:) Railway rates committee. American Railroad statistics. (No. 1439:) Railway rates. (No. 1441:) Home Railways in the past half-year. Locomotive fuel in India. Natal Railways.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 26—5. Vom 27. Juni bis 1. August 1891.

(No. 26:) Zum Einsturz der Mönchensteiner Brücke. (No. 26 u. 1 u. 3—5:) Das Eisenbahnglück bei Mönchenstein. (No. 4:) Urtheile der ansässigen Fachpresse über den Zusammensturz der Mönchensteiner Brücke. (No. 5:) Internationaler Elektrotechnikerkongress in Frankfurt a. M.

Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt. Wien.

No. 73—92. Vom 25. Juni bis 8. August 1891.

(No. 73:) Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889. (No. 74:) Zusammenstellung der im Monat Mai 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 75:) Erprobungen und Revisionsdruckproben von Lokomotivkesseln im Jahre 1890. (No. 77:) Daten über den Londoner Bahnverkehr. (No. 78:) Eisenbahnverkehr im Monat Mai 1891 und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1891 mit jenen der gleichen Periode 1890. (No. 85:) Eisenbahnzentralabrechnungsbüreau in Ungarn im Jahre 1890. (No. 86:) Eisenbahnzentralabrechnungsbüreau in Oesterreich im Jahre 1890. (No. 87:) Zusammenstellung der im Monat Juni 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 90:) Eisenbahnverkehr im Monat Juni 1891 und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1891 mit jenen der gleichen Periode 1890. (No. 92:) Ergebnisse der Metropolitan- und Metropolitandistriktbahn in England.

La voie ferrée. Paris.

No. 452 bis 460. Vom 25. Juni bis 20. August 1891.

(No. 452:) Les nouveaux tarifs de la grande vitesse. (No. 452 n. 455:) Les tarifs de douane et les tarifs de chemin de fer. Les relations du commerce et des compagnies. Comités et conférences des grandes compagnies. Les heures d'ouverture et de fermeture des gares. (No. 453:) La viticulture et les tarifs de transport. Les colis déposés en gare. (No. 453, 455, 457, 458 und 460:) Les grandes compagnies et le contrôle de l'État. (No. 455:) Les tarifs de chemins de fer en Autriche. (No. 459:) Le dégrèvement de la grande vitesse. (No. 460:) De la responsabilité des conseils généraux.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 24—30. Vom 12. Juni bis 24. Juli 1891.

(No. 24 u. 25:) Ueber den Einfluss der Bahnsteigungen auf die Betriebskosten. (No. 25:) Ueber das Holzprovisorium bei Hopfgarten auf der Linie Salzburg — Würzl und über Holzprovisorien überhaupt. (No. 27:) Der Einsturz der Birsbrücke. Gesamttschiffahrts- und Eisenbahnverkehr in Frankfurt a. M. und in den wichtigsten Rheinhäfen. (No. 29:) Die internationale elektrische Ausstellung in Frankfurt a. M. Zum Einsturz der Birsbrücke. (No. 30:) Ueber die Sicherheit eiserner Brücken.

Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

No. 26—34. Vom 28. Juni bis 23. August 1891.

(No. 26:) Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Die Entwicklung der böhmischen Eisenbahnen im Jahre 1890. (No. 27, 29 und 30:) Die Fracht und Nachnahme nach Artikel 11, 12 und 13 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. (No. 28:) Die Oekonomie der Seeschifffahrt. Der neue Vertrag mit dem österreichisch-ungarischen Lloyd. (No. 29:) Ueber die Versäumung der Lieferungszeit bei einem in Verlust gerathenen Gnte. Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1890. (No. 30:) Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat Mai 1891. (No. 31:) Ueber Eisenbahnunfälle. (No. 31—34:) Die Lokalbahnen Steiermarks. (No. 33:) Die Frage der Schnellzugpreise. (No. 34:) Der Personenverkehr auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester 1891.

Zeitschrift für Handelsrecht (von Goldschmidt u. A.) Stuttgart 1891.

Band XXXIX. Heft 1, 2.

Das Berner internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Zeitschrift für Lokal- und Strafsenbahnwesen. Wiesbaden.

Heft II. 1891.

Beispiele ausgeführter Betriebsmittel und interessanter Einrichtungen für Lokalbahnen. Betriebsergebnisse von Schmalspurbahnen. Die Geraer Strafsenbahn.

Zeitschrift für Transportwesen und Strafsenbau. Berlin.

No. 20 bis 24. Vom 10. Juli bis 20. August 1891.

(No. 20, 22, 23:) Die Bedeutung elektrischer Eisenbahnen als Verkehrsmittel in großen Städten. (No. 20:) Sammlerbatterien für den Strafsenbahnbetrieb. (No. 23:) Trambahnen mit dem Prefsluftmotor „Mekarski“. (No. 24:) Amerikanische einschienige Eisenbahnen. Ueber das Sekundärbahnwesen in Frankreich.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 49 bis 65. Vom 27. Juni bis 23. August 1891.

(No. 49:) Zur Tarifreform. (No. 50:) Herr von Maybach. (No. 50, 53, 55, 58:) Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889. (No. 51:) Erinnerungen an Argentinien. Die Verstaatlichung der Galizischen Karl Ludwigsbahn. (No. 52:) Nochmals die Knrsbücher. (No. 53:) Eine Eisenbahn in die Fränkische Schweiz. (No. 54:) Ueber Verbindungen und Beförderungsmittel im Newyorker Orts- und Nachbarverkehr. (No. 55:) Central-Londonbahn. (No. 56 u. 57:) Die Erfolge des Vicinalbahngesetzes in Belgien. (No. 58:) Eisenbahnwesen und Zeitungsschreiberei. (No. 59:) Zur Vereinfachung der Fahrkarten im Personenverkehr. (No. 60:) Vorrichtung zur Verhinderung vorzeitigen Umlegens zentralisirter Weichen. Die Eisenbahnen der Erde. (No. 61 u. 62:) Zur Stockholmer Konferenzreise. Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und den Wasserläufen Rußlands im Jahre 1889. (No. 64:) Die Mechanik des Zugverkehrs auf Eisenbahnen. Zur Reform der Eisenbahnpersonentarife. (No. 65:) Die elektrische Strafsenbahn in Halle.

Die Arbeiterpensions- und Krankenkassen und die Unfallversicherung bei den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1890.

Von

W. Hoff, Rechnungsrath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Wie bisher alljährlich, so werden auch für das Jahr 1890 über die Wirksamkeit und die Entwicklung der im Bereiche der preussischen Staatsbahnen für die Lohnarbeiter¹⁾ bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen nähere Mittheilungen veröffentlicht, welche auf Grund amtlicher Unterlagen zusammengestellt sind. Dabei sind die beiden Pensionskassen für die Betriebs- und Werkstättenarbeiter der Staatsbahnen nur mit der Zeit von neun Monaten, vom 1. April bis 31. Dezember 1890, in Betracht gezogen worden, weil diese Kassen, für welche seither die Zeit vom 1. April bis 31. März als Rechnungsjahr gegolten hat, vom 1. Januar 1891 ab in Folge des Inkrafttretens des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes vom 22. Juni 1889 unter Verschmelzung zu einer Kasse umgestaltet sind und gleich den Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalten von diesem Tage ab ein neues Rechnungsjahr begonnen haben. Die wichtige, im Archiv für Eisenbahnwesen 1890 S. 56 ff. in ihren Grundzügen erörterte Neugestaltung des Arbeiterpensionskassenwesens ist im Uebrigen auf die Ergebnisse des Jahres 1890 ohne Einfluß gewesen. In der Form und Gestalt schlossen sich daher die nachfolgenden Mittheilungen an die früheren Darstellungen an, welche vielfache Verbreitung, namentlich in den der Förderung des Arbeiterversorgungswesens dienenden Zeitschriften gefunden haben.

¹⁾ Die Mittheilungen betreffen lediglich die Einrichtungen für das im Arbeiterverhältnisse stehende Eisenbahndienstpersonal, nicht auch die Fürsorge für die im Beamtenverhältnisse stehenden Bediensteten und deren Hinterbliebene. Die Fürsorge für die Beamten und ihre Hinterbliebenen ist durch die allgemeinen Pensions-, Hinterbliebenen- und Unfallfürsorgegesetze, durch die Vorschriften über die Fortgewährung des Dienst Einkommens in Erkrankungsfällen und durch den bahnärztlichen Dienst geregelt und liegt anßerhalb der gegenwärtigen Betrachtungen.

Wirksamkeit und Entwicklung der Wohlfahrtseinrichtungen bei den preussischen Staatsbahnen waren im Jahre 1890 in doppelter Beziehung erfreulich: für die dauernd erwerbsunfähig gewordenen Arbeiter und für die Hinterbliebenen verstorbener Arbeiter; namentlich aber für die erkrankten Mitglieder der Eisenbahnkrankenkassen und für Erkrankungs- und Sterbefälle in den Familien der Mitglieder ist in stets umfassenderem Maße Fürsorge getroffen worden, und daneben haben die Kasseneinrichtungen eine wirtschaftlich günstige Fortentwicklung erfahren. Die umfangreichen Leistungen der bestehenden Einrichtungen werden insbesondere durch die nachstehenden, auszugsweise zusammengefaßten wichtigsten Ziffern der Ergebnisse des letzten Rechnungsjahres veranschaulicht:

- a) An Ruhelöhnen (Pensionen), Wittwen- und Waisengeldern, sowie Sterbegeldern und Unterstützungen an dauernd erwerbsunfähig gewordene Arbeiter und an die Hinterbliebenen verstorbener Arbeiter sind in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 aus den Pensionskassen trotz der verhältnismäßig noch kurzen Zeit ihres Bestehens bereits rund 283 000 *M.*, im Zeitraum eines vollen Jahres mithin etwa 378 000 *M.* (349 000 *M.* im Vorjahre), außerdem aber aus den Mitteln des Eisenbahnbetriebsfonds und aus den der Verwaltung zur Verfügung stehenden Hilfsfonds — abgesehen von den Unterstützungen hilfsbedürftiger, noch in der Beschäftigung stehender Arbeiter — rund etwa 490 000 *M.* (460 000 *M.* im Vorjahre), zusammen rund 868 000 *M.* (809 000 *M.* im Vorjahre) gezahlt worden.
- b) An Krankheitskosten (Krankengeld im Betrage von durchschn. 1.15 *M.* für jeden der 1 140 826 Tage, an welchen Krankenkassenmitglieder erkrankt und erwerbsunfähig waren, ferner für Krankenpflege, freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel bei Erkrankungsfällen sowohl der Kassenmitglieder als auch ihrer Familienangehörigen, Sterbegeld bei 2 273 Todesfällen unter den Kassenmitgliedern und 12 186 Todesfällen in den Familien der Mitglieder) haben die Eisenbahnkrankenkassen nach Abzug der vom Eisenbahnbetriebsfonds erstatteten, unter c) mitgezählten Beträge im Jahre 1890 rund 3 870 000 *M.* (3 240 000 *M.* im Vorjahre) aufgewendet.
- c) An Renten, Abfindungen, Heilungskosten, sowie an Sterbegeldern, Krankengelderhöhungen und Entschädigungen an die bei den Betriebsunfällen verletzten Eisenbahnarbeiter und an die Hinterbliebenen verunglückter Arbeiter sind im letzten Rechnungsjahre auf Grund der Unfallversicherungsgesetze rund 1 173 000 *M.*

(905 000 . \mathcal{M} im Vorjahre) und auf Grund der Haftpflichtgesetze rund 919 000 . \mathcal{M} (900 000 . \mathcal{M} im Vorjahre) zusammen 2 092 000 . \mathcal{M} (1 865 000 . \mathcal{M} im Vorjahre) aus dem Eisenbahnbetriebsfonds zu zahlen gewesen.

- d) Zu den Deckungsmitteln für diese Bezüge haben die Arbeiter im letzten Rechnungsjahre, soweit sie nur bei den Krankenkassen theiligt gewesen sind, durchschnittlich 14,52 . \mathcal{M} für je ein Mitglied, und soweit sie gleichzeitig den Pensionskassen angehört haben, durchschnittlich $14,52 + 21,85 = 36,37$. \mathcal{M} (35,59 . \mathcal{M} im Vorjahre) für je ein Mitglied an laufenden Beiträgen beigesteuert. Die Kranken- und Pensionskassen verfügten am Schlusse des Jahres 1890 über ein Vermögen von insgesamt fast $19\frac{1}{2}$ Millionen . \mathcal{M} .

Die Eisenbahnverwaltung hat zu den Kranken- und Pensionskassen an Baarzuschüssen halb so viel als die Mitglieder geleistet und die Kosten der Rechnungs- und Kassenführung getragen, sowie außerdem die gesamten Ausgaben auf Grund der Unfall- und Haftpflichtgesetze, sowie an Unterstützungen bestritten. Wie erheblich die Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung durch die Wohlfahrtseinrichtungen für das Arbeiterpersonal alljährlich belastet werden, geht aus den Anschlägen für das Etatsjahr 1891/92 hervor, wobei indessen zu berücksichtigen ist, daß die Eisenbahnverwaltung vom 1. Januar 1891 ab zur Arbeiterpensionskasse nicht, wie bisher, halbsoviel, sondern ebensoviel als die Mitglieder an Baarzuschüssen beisteuert. Es sind veranschlagt:

- | | |
|---------------------------|--|
| 1 287 200 . \mathcal{M} | Baarzuschüsse zu den Eisenbahnbetriebs-, Werkstätten- und Baukrankenkassen, |
| 1 868 400 „ | Baarzuschüsse zu der gemeinsamen Arbeiterpensionskasse zum Zweck der Invaliditäts- und Altersversicherung, sowie der besonderen Fürsorge für die ständigen Arbeiter und ihrer Hinterbliebenen. |
| 1 438 000 „ | Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze, |
| 898 000 „ | „ „ „ des Haftpflichtgesetzes, soweit die Zahlungen schätzungsweise an Eisenbahnarbeiter oder deren Hinterbliebene geleistet werden und |
| 511 250 „ | Mittel zu Unterstützungen an Eisenbahnarbeiter und deren Hinterbliebene, jedoch ausschließlich der aus Neubaufonds zu entnehmenden Beträge. |

Zu der Gesamtsumme von mehr als 6 Millionen . \mathcal{M} treten noch die nicht unbedeutenden Kosten der Rechnungs- und Kassenführung der Pensions- und Krankenkassen und die gesamten durch die Unfallversicherung entstehenden Verwaltungskosten hinzu.

1. Die Arbeiterpensionskassen.

Die nachstehenden Mittheilungen über die Verhältnisse und Ergebnisse der Pensionskassen für die Betriebsarbeiter und für die Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahnverwaltung beziehen sich, wie eingangs bereits bemerkt, auf die Zeit vom 1. April bis zum Tage der durch das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz verursachten Neuregelung des Pensionskassenwesens, dem 31. Dezember 1890 einschließlicb.

Ueber die Zahl der Kassenmitglieder während dieser Zeit und in den früheren Jahren gewährt die nachfolgende Zusammenstellung einen Ueberblick.

Zeitpunkt	Anzahl der Mitglieder									
	Betriebsarbeiterpensionskasse				Werkstättenarbeiterpensionskasse				insgesamt	
	1887/88	1888/89	1889/90	1890	1887/88	1888/89	1889/90	1890	1887/88	1888/89
Zum Beginne des Rechnungsjahres vorhanden	31117	53016	56350	61066	19510	22046	22436	23207	50627	75062
Im Laufe des Jahres eingetreten einschließlicb derjenigen Mitglieder, welche aus der einen in die andere Pensionskasse übergetreten sind	26295	8891	10995	12405	6479	3627	4171	4005	32774	12018
auf je 100 der durchschnittlichen Mitgliederzahl	62,51	15,31	18,75	19,42	31,18	16,31	18,37	17,00	52,15	15,61
Im Laufe des Jahres ausgeschieden einschließlicb der aus der einen in die andere Pensionskasse übergetretenen Mitglieder	4936	5057	6259	6793	3943	3237	3400	2833	8839	8294
auf je 100 der durchschnittlichen Mitgliederzahl	10,45	9,25	10,66	10,63	18,97	14,55	14,90	11,91	13,37	10,78
Am 31. Dezember 1890 waren mit Ausschlufs derjenigen 501 früheren Beamten der Braunschweigischen Eisenbahn, welche noch Beiträge entrichten, vorhanden	—	—	—	66698	—	—	—	24879	—	—
Durchschnittliche tägliche Mitgliederzahl	42067	54683	58718	63892	20779	22241	22821	23793	62846	78924
Ueberhaupt haben Theil genommen	57412	61407	67345	73491	25969	25673	26607	27212	83401	87090

Die Anzahl der weiblichen Bediensteten, welche der Betriebsarbeiterpensionskasse am Schlusse des Jahres 1890 als Mitglieder an-

gehörten, belief sich auf 98 gegenüber 100 Mitgliedern am Schlusse des Vorjahres.

Die Gesamtzahl der Mitglieder der Pensionskassen ist von 84 293 auf 91 077, also um 6 784 (gegen 5 507 im Rechnungsjahre 1889/90) gestiegen. Da am 1. Januar 1891 im Eisenbahnbetriebs- und Werkstätten-dienste rund 194 000 Arbeiter beschäftigt gewesen sind, so haben der Pensionskasse an diesem Tage von je 100 Arbeitern 46,95 angehört, während am 1. Januar 1890 unter je 100 Arbeitern sich 47,16 Pensionskassenmitglieder befunden haben. Dafs danach der Zugang an Pensionskassenmitgliedern geringer ist, als die Zahl der in die Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung neu eintretenden Arbeiter, beruht darauf, dafs dem Beitritt zur Pensionskasse, vom 1. Januar 1891 ab nur zur Abtheilung B, nicht auch zur Abtheilung A der Pensionskasse, eine meistens einjährige ununterbrochene Beschäftigungsdauer bei der Eisenbahnverwaltung vorausgehen mufs.

Der Wechsel in der Beschäftigung war bei den Mitgliedern der Pensionskassen wie in den früheren Jahren im Vergleich zu mehreren anderen Betrieben ein mäfsiger. Es sind:

Mitglieder	bei der Pensions- kasse der		ins- gesamt
	Betriebs- arbeiter	Werk- stätten- arbeiter	
überhaupt ausgeschieden	6 798	2 883	9 626
davon			
in Folge Ablebens	433	170	603
„ „ Uebertritts in den Bezug von Ruhe-lohn	89	37	126
„ „ bahnsseitiger Gewährung einer Un- fallrente	86	31	117
„ „ Uebernahme in das Verhältniss von Staatseisenbahnbeamten	2 781	314	3 095
„ „ Uebertritts aus dem Eisenbahnbe- triebsdienste in den Eisenbahnwerk- stätten-dienst und umgekehrt . . .	259	979	1 238
mitbin			
in Folge sonstigen freiwilligen oder unfrei- willigen Ausscheidens aus der Beschäftigung bei der Eisenbahn:			
überhaupt	3 145	1 302	4 447
auf je 100 der Durchschnittsbetheiligung	4,92	5,45	5,07
desgleichen im Jahre 1889/90	5,45	7,63	6,06
„ „ „ 1888/89	5,33	6,41	5,64

Bemerkenswerth ist insbesondere die stete Steigerung der Zahl der aus dem Arbeiterstande hervorgehenden Eisenbahnunterbeamten; sie betrug 1035 im Jahre 1887/88, 1364 im Jahre 1888/89, 2177 im Jahre 1889/90 und 3095 in dem dreivierteljährigen Zeitraume vom 1. Januar bis 31. Dezember 1890. Da diese Personen aus den Arbeiterpensionskassen entweder sofort bei ihrer Uebernahme in das Staatsbeamtenverhältniß oder, wenn sie bereits mindestens zehn Jahre hindurch den Kassen als Mitglieder angehört haben, nach Erdienung des Anspruchs auf Staatspension unter Aufgabe aller Ansprüche auf die Kassenleistungen ausscheiden, so gereicht die Ueberführung einer so erheblichen Arbeiterzahl in das Staatsbeamtenverhältniß den Pensionskassen zu großem Vortheile, zumal künftig eine Beitragsrückgewähr aus Anlaß der Ueberführung von Kassenmitgliedern aus dem Arbeiterverhältnisse in die gesicherte Beamtenstellung nicht mehr stattfindet. Von den in Beamtenstellungen übernommenen 3095 Kassenmitgliedern hatten insgesamt 67 eine mindestens zehnjährige Mitgliedschaft bei den Pensionskassen zurückgelegt.

Die Zahl der Sterbefälle unter den in der Beschäftigung stehenden Pensionskassenmitgliedern hat $433 + 170 = 603$ betragen, ist mithin — auch bei Erhöhung um ein Viertel — hinter der Anzahl der Sterbefälle im Vorjahre (903) erheblich zurückgeblieben. Die Sterblichkeitsziffer betrug bei je 100 Kassenmitgliedern im Jahre 1888 0,99, im Jahre 1889 1,11 und im Jahre 1890 0,86. Von den Sterbefällen im Jahre 1890 waren $81 + 13 = 94$, das sind 15,6 von je 100 (gegen 9,50 im Vorjahre) die Folge von Betriebsunfällen.

Die Veränderungen in der Zahl der Empfänger von Kassenbezügen zeigt die folgende Tafel:

	Zahl der Empfänger und Empfängerinnen						zu- sam- men
	von Ruhe-lohn		von Wittwen-geld		von Waisen-geld		
	Be- triebs-	Werk- stätten-	Be- triebs-	Werk- stätten-	Be- triebs-	Werk- stätten-	
	arbeiter- pensionskasse	arbeiter- pensionskasse	arbeiter- pensionskasse	arbeiter- pensionskasse			
Am 1. April 1890 vorhanden	568	222	990	489	1133	446	3848
bis zum Schlusse des Jahres hinzugetreten	89	37	174	69	266	83	718
bis zum Schlusse des Jahres ans dem Bezüge ausgeschieden	35	15	51	19	126	41	287
am Schlusse des Jahres vorhanden . .	622	244	1113	539	1273	488	4279
durchschnittlich täglich vorhanden . .	595	233	1052	514	1203	467	4064
	828		1566		1670		
dagegen im Jahre 1889/90	763		1369		1451		3583
„ „ „ 1888/89	705		1177		1212		3094
„ „ „ 1887/88	613		1044		1083		2690

Die Zahl der Bezugsberechtigten hat sich vom 1. April bis zum Schlusse des Jahres 1890 von 3 848 auf 4 279, also insgesamt um 431 Personen und zwar um 76 Pensionäre, 173 Wittwen und 182 Waisen vermehrt. In der bezeichneten Zeit traten 126 (156 im Jahre 1889/90) erwerbsunfähig gewordene Kassenmitglieder unter Gewährung einer statutenmäßigen Pension in den Ruhestand, während fast ebensoviele, nämlich 86 Betriebsarbeiter und 31 Werkstättenarbeiter, zusammen 117 Mitglieder der Pensionskassen (142 im Jahre 1889/90) in Folge von Betriebsunfällen erwerbsunfähig wurden und Unfallrenten aus dem Eisenbahnbetriebsfonds angewiesen erhielten.

Es starben 603 Kassenmitglieder, 49 Pensionäre und 7 Rentenempfänger, zusammen 659 bei den Pensionskassen betheilt gewesene Personen, wovon 518 Verstorbene Wittwen und 356 Verstorbene Kinder im Lebensalter von nicht mehr als 15 Jahren hinterliessen. Von den Wittwen erhielten $174 + 69 = 243$ Wittwengeld aus den Pensionskassen und $45 + 3 = 48$ Wittwenrenten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze aus dem Eisenbahnbetriebsfonds, von den Kindern $266 + 83 = 349$ Waisengeld aus der Pensionskasse und $68 + 8 = 76$ Kinderrenten auf Grund der bezeichneten Gesetze aus dem Eisenbahnbetriebsfonds. Denjenigen Hinterbliebenen verstorbener Kassenmitglieder, welchen ein Anspruch auf statutenmäßige oder Rentenbezüge noch nicht zur Seite stand, sind der Regel nach Beihilfen aus den, wie weiter unten angeführt, der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stehenden Hilfsfonds zu Theil geworden. Im Ganzen würden seitens der Pensionskassen an $289 + 130 = 419$ ehemalige Kassenangehörige, an $197 + 17 = 214$ Wittwen und an $346 + 37 = 383$ Kinder ehemaliger Kassenangehörigen laufende statutenmäßige Bezüge zu zahlen gewesen sein, wenn nicht diese Pensionen in Folge von Unfällen, von welchen die Kassenangehörigen im Jahre 1890 oder früher bei ihrer Arbeit betroffen worden sind, bahnseitig auf Grund der Unfallversicherungsgesetze zu versorgen gewesen wären. Durch die Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze werden mithin die Pensionskassen wesentlich entlastet.

Die Altersverhältnisse der Pensionskassenmitglieder, Ruhelohn- und Rentenempfänger, soweit die letzteren den Pensionskassen angehört haben, werden in den Anlagen A und B zur Darstellung gebracht. Die Uebersichten zeigen insbesondere auch das Lebensalter der neu eingetretenen Kassenmitglieder, welches nach den bisherigen Statutfestsetzungen für die Beitragsbemessung maßgebend war. Von allen Altersklassen waren diejenige von 24 Jahren (im Vorjahre von 25 Jahren) bei der Werkstättenarbeiterpensionskasse und diejenige von 25 Jahren (im Vorjahre von 26 Jahren) bei der Betriebsarbeiterpensionskasse am stärksten bei dem Eintritte betheilt, während die größte Mitgliederzahl am 31. Dezember 1890

wie auch am 31. März 1890 auf die Altersklasse von 30 Jahren bei der Betriebsarbeiterpensionskasse und von 31 Jahren bei der Werkstättenarbeiterpensionskasse entfiel. Unter den am 31. Dezember 1890 in der Beschäftigung gewesenen Kassenmitgliedern befanden sich 343 (am Jahresanfang 264) Betriebsarbeiter und 160 (am Jahresanfang 127) Werkstättenarbeiter, zusammen 503 Arbeiter, welche das siebenzigste Lebensjahr vollendet hatten. Diejenigen Kassenmitglieder, welche in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 in Folge des Eintritts der Erwerbsunfähigkeit in den Genuß einer Pension traten, befanden sich durchschnittlich in einem wesentlich höheren Lebensalter, als die in den Genuß einer Unfallrente gelangten Mitglieder.

Von den zum Beginn des Jahres 1890 in der Beschäftigung befindlich gewesenen Kassenmitgliedern waren durchschnittlich von je 100 etwa 83 verheirathet und 17 unverheirathet.

Die von den verstorbenen Kassenmitgliedern und Pensionären hinterlassenen 379 + 139 = 518 Wittwen hatten zusammen 15 687 + 5 895 = 21 522 Lebensjahre zurückgelegt, waren mithin durchschnittlich 41,55 Jahre (gegen 41,30 im Rechnungsjahre 1889/90 und 41,15 im Rechnungsjahre 1888/89) alt. Die Zahl der verstorbenen Kassenmitglieder, welche Kinder unter 15 Lebensjahren hinterließen, betrug, und zwar:

bei der Pensionskasse für die	mit Hinterlassung von					
	1 Kind	2 Kindern	3 Kindern	4 Kindern	5 Kindern	6 u. mehr Kindern
Betriebsarbeiter	77	64	49	41	13	8
Werkstättenarbeiter . . .	29	28	21	12	8	6
zusammen	106	92	70	53	21	14
Dagegen im Jahre 1889/90	144	144	87	64	42	28
" " " 1888/89	128	109	79	57	36	25

Von den hinterbliebenen Kindern befanden sich zur Zeit des Ablebens des Vaters im Alter von noch nicht 1 Jahr, sowie 1, 2, 3 u. s. w. bis 14 Jahren $49 + 14 = 63$, $30 + 9 = 39$, $39 + 28 = 67$, $49 + 15 = 64$, $50 + 21 = 71$, $51 + 15 = 66$, $51 + 20 = 71$, $46 + 14 = 60$, $39 + 25 = 64$, $38 + 22 = 60$, $35 + 14 = 49$, $38 + 26 = 64$, $39 + 17 = 56$, $29 + 18 = 47$, $48 + 19 = 67$ Kinder.

Unter den hier gezählten Wittwen und Kindern sind die Hinterbliebenen aller im Laufe des Jahres verstorbenen Kassenmitglieder, sei es, daß letztere bis zu ihrem Tode in der Beschäftigung standen, sei es, daß

sie Ruhelohn oder Unfallrente bezogen, enthalten, ohne Rücksicht darauf, ob den Wittwen und Kindern ein Anspruch auf das satzungsmässige Wittwen- und Waisengeld zugestanden hat, und ob von den Verstorbenen eine zehnjährige Mitgliedschaft bei den Pensionskassen zurückgelegt worden ist.

Die Einnahmen der Pensionskassen in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 werden durch die nachstehend abgedruckte Zusammenstellung veranschaulicht:

Bezeichnung der Einnahmen	Betriebs- arbeiter- pensions- kasse	Werk- stätten- arbeiter- pensions- kasse	Z u s a m m e n					
			über- haupt (vom 1. April bis 31. De- zember 1890)	durchschnittlich für ein Mitglied				
				1886/87	1887/88	1888/89	1889/90	in der Zeit vom 1. April bis 31. De- zember 1890
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Zinsen des Vermögens	175 042	138 085	313 127	4,06	3,65	3,94	4,61	3,57
Eintrittsgelder	15 181	5 144	20 325	1,08	0,70	0,80	0,35	0,23
Laufende Beiträge:								
a) der Mitglieder . . .	979 221	457 886	1 437 107	30,08	20,38	22,08	21,94	16,39
Außerdem von vormaligen Mitgliedern der braunschweigischen Arbeiterpensionskassen, welche inzwischen als Beamte angestellt sind.	17 107	46	17 153	—	—	0,22	0,22	0,30
b) der Eisenbahnverwaltung	489 611	228 943	718 554	15,04	10,49	11,04	10,97	8,30
Aus der einen in die andere Pensionskasse für übergetretene Mitglieder überwiesene Beiträge	78 779	18 703	97 482	—	4,52	2,17	1,26	1,11
Ersatzleistungen der Eisenbahnverwaltung . .	—	—	—	—	—	0,04	—	—
Wieder eingezahlte Beiträge	1 119	1 357	2 476	0,2	0,03	0,05	0,05	0,05
Sonstige Einnahmen . .	1 119	201	1 320					
Endsumme	1 757 179	850 365	2 607 544	—	—	—	—	29,75
dagegen								
für das Jahr 1889/90 . .	2 147 030	1 066 598	3 203 628	—	—	—	89,39	—
" " " 1888/89 . .	2 062 672	993 976	3 056 648	—	—	89,74	—	—
" " " 1887/88 . .	1 626 582	910 332	2 536 914	—	40,37	—	—	—
" " " 1886/87 . .	1 162 838	810 391	1 973 229	50,78	—	—	—	—

Die Einnahmen der Pensionskassen sind nach dieser Uebersicht, wenn die angegebenen Ziffern um den dritten Theil erhöht werden, im Ganzen beträchtlich, im Durchschnitt für jedes Mitglied aber nur um ein Geringes gestiegen. Dafs trotz der weiter unten ermittelten Erhöhung des Arbeitslohnes die Durchschnittsziffer sich nur geringfügig erhöht hat, hat vornehmlich darin seinen Grund, dafs die durchschnittlich von jedem Kassenmitgliede zu leistenden Geldbeiträge und die hinzutretende Zuschussleistung des Eisenbahnbetriebsfonds sich in Folge des Hinzutritts zahlreicher neder Mitglieder in noch nicht vorgerücktem Lebensalter, sowie auch deshalb niedriger stellte, weil die Nachzahlungen, welche bei der Umgestaltung des Pensionskassenwesens in den Jahren 1885 und 1886 von einer Anzahl älterer Kassenmitglieder zum Zwecke der Anrechnung früherer Dienstzeit bei der Pensionirung übernommen haben, inzwischen von der Mehrzahl der Betheiligten abgetragen sind. Für jedes Pensionskassenmitglied ergibt sich für das Jahr 1890 im Durchschnitt ein aus seinen eigenen Mitteln beizusteuender Beitrag von $16,39 + 5,46 = 21,85 \text{ „}$ gegen $21,94 \text{ „}$ im Vorjahre. Wie im zweiten Abschnitte der Darstellung berechnet ist, zahlte jedes Krankenkassenmitglied einen durchschnittlichen Jahresbeitrag von $14,52 \text{ „}$, sodafs sich für jeden der sowohl einer Krankenkasse als auch einer Pensionskasse angehörigen Arbeiter ein Gesamtjahresbeitrag von durchschnittlich $36,37 \text{ „}$ gegen $35,59 \text{ „}$ im Jahre 1889/90 und $35,36 \text{ „}$ im Jahre 1888/89 ergab. Zu den Knappschaftskassen, welche die Zwecke sowohl von Pensions- als auch von Krankenkassen erfüllen, entrichteten im Jahre 1887 durchschnittlich die ständigen (meistberechtigten) Mitglieder $38,21 \text{ „}$ und die unständigen (minderberechtigten) Mitglieder $22,26 \text{ „}$, während sich für die Jahre 1888 und 1889, in welchen die Beiträge der ständigen und unständigen Mitglieder nicht getrennt veröffentlicht sind, ein Jahresbeitrag von überhaupt durchschnittlich $31,46 \text{ „}$ und $31,83 \text{ „}$ ergibt.

Die Vertheilung der Kassenmitglieder auf die bisherigen drei Beitragslohnklassen zeigt die folgende Zusammenstellung. Von den am 31. Dezember 1890 vorhandenen Kassenmitgliedern:

waren veranlagt	bei der Pensionskasse für die		bei beiden Pensionskassen		Dagegen ergaben sich Hundertstel am 31. März des Jahres		
	Betriebsarbeiter	Werkstättenarbeiter	überhaupt	Hundertstel	1890	1889	1888
zur 1. Beitragsklasse (1200 „)	1 424	6 584	8 008	8,90	7,55	6,63	2,96
„ 2. „ (1 000 „)	7 065	13 300	20 365	22,36	23,01	22,13	25,07
„ 3. „ (750 „)	58 209	4 495	62 704	68,54	69,14	71,24	71,97
zusammen	66 698	24 379	91 077	100	—	—	—

Nach dieser Zusammenstellung haben die durchschnittlichen Einkommensbezüge der Pensionskassenmitglieder sich stetig gesteigert; während der untersten Beitragslohnklasse mit einem rechnungsmäßigen Jahreslohneinkommen von 750 \mathcal{M} am 31. März 1888 71,95 von je 100 aller Kassenmitglieder angehörten, kamen trotz des erheblichen Zuganges von neu in die Beschäftigung eingetretenen Arbeitern auf dieselbe Lohnklasse am 31. Dezember 1890 nur 68,84 von je 100 aller Mitglieder. Dagegen hatten sich die Verhältnisziffern in den höheren Lohnklassen entsprechend verbessert.

Die Ausgaben der Pensionskassen in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 werden in umstehender Tafel übersichtlich dargestellt:

An Ruhelöhnen (Pensionen), Wittwengeld (einschl. der Abfindungssummen bei der Wiederverheirathung von Wittwen), Waisengeld, Sterbegeld und Unterstützungen sind aus den Pensionskassen in den Jahren 1886/87 88 216 \mathcal{M} , 1887/88 101 997 \mathcal{M} , 1888/89 312 497 \mathcal{M} , 1889/90 348 900 \mathcal{M} und in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 282 670 \mathcal{M} gezahlt worden. Die Aufwandssummen haben sich bisher stetig, jedoch naturgemäß in nur mäßiger Steigerung erhöht, da die Ansprüche auf die statutenmäßigen Kassenleistungen von der Zurücklegung einer zehnjährigen Mitgliedschaft bei den Pensionskassen abhängig gemacht sind, die überwiegende Mehrzahl der Mitglieder aber noch nicht so lange bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt ist. Zu einem erheblichen Theile sind die gezahlten Ruhelöhne, Wittwen- und Waisengelder in solchen Fällen gewährt worden, in welchen Kassenmitglieder zwar vor Ablauf der zehnjährigen Wartezeit, aber in Folge einer aus ihrer Beschäftigung herrührenden Krankheit erwerbsunfähig geworden oder gestorben sind. Die Zahl derjenigen in der Beschäftigung stehenden Mitglieder, welche eine mindestens zehnjährige Mitgliedschaft bei den Pensionskassen bereits vollendet hatten, betrug:

bei den	am 31. März 1888	am 31. März 1889	am 31. März 1890	am 31. Dezember 1890
Betriebsarbeitern	4 797	4 976	5 333	5 565
Werkstättenarbeitern	2 409	2 601	3 821	4 184
zusammen	7 206	7 577	9 154	9 749

Bei Beurtheilung dieser Ziffern darf die nur allmähliche Entwicklung der Pensionskassen (Archiv 1887 S. 2 f.) nicht außer Acht bleiben; noch

(s. S. 961)

Bezeichnung der Ausgaben	Pensionskasse für die		Gesamtsumme der Ausgabe					
	Be- triebs- arbeiter	Werk- stätten- arbeiter	über- haupt	in Hundertsteln der Gesamtausgabe				
				1886 87	1887/88	1888 89	1889 90	vom 1. April bis 31. De- zember 1890
	M	M	M	%	%	%	%	%
Ruhelohn der Pensionäre .	97 338	46 842	144 180	41,47	21,53	22,59	22,62	21,27
Wittwengeld (einschließl. 2014 M und 1215 M Kapitalabfindungen bei Wiederverheirathungen).	62 188	40 197	102 385	26,54	13,50	14,67	14,65	15,10
Waisengeld	21 573	11 964	33 537	9,09	4,86	4,93	4,78	4,95
Sterbegeld beim Tode von Pensionären, sowie von Wittwen von Pensionären und Kassenmitgliedern .	1 653	915	2 568	0,74	0,42	0,45	0,51	0,38
Unterstützungen	—	—	—	—	0,24	1,15	0,19	—
Zurückgezahlte Beiträge:								
an die in Beamtenstel- lungen übergetretenen Mitglieder ¹⁾	156 027	25 228	181 255	17,28	11,10	16,31	22,74	35,94
an andere ausgeschiedene Mitglieder	36 248	26 183	62 431					
Aus der einen in die andere Pensionskasse mit dem Uebertritt von Mitglie- dern überwiesene Bei- träge	18 703	78 779	97 482	—	41,31	23,36	12,63	14,34
Verwaltungskosten . . .	5 817	4 758	10 575	3,66	1,67	0,15	0,27	1,56
Sonstige Ausgaben . . .	11 462	32 065	43 547	—	4,37	15,26	21,61	6,42
Endsumme	411 009	266 951	677 960	—	—	—	—	—
Dagegen im Jahre 1889 90	502 905	314 049	816 354	—	—	—	—	—
" " " 1888 89	372 959	340 207	713 166	—	—	—	—	—
" " " 1887 88	283 648	396 503	680 151	—	—	—	—	—
" " " 1886 87	197 719	127 252	324 971	—	—	—	—	—

¹⁾ Diejenigen früheren Mitglieder, welche bei ihrem Uebertritt in Staatsbeamtenstellungen bereits eine zehnjährige Wartezeit zurückgelegt haben, behalten ihre Ansprüche an die Pensionskassen ohne weitere Beitragsleistung, jedoch unter vorläufiger Belassung der gezahlten Beiträge in den Kassen, bis sie in der Beamtenstellung eine zehnjährige Dienstzeit vollendet haben oder vor dem Ablaufe dieser Frist eine Staatspension erhalten. Am Schlusse des Jahres beruhten für 117 ehemalige Mitglieder der Betriebsarbeiterpensionskasse und für 45 ehemalige Mitglieder der Werkstättenarbeiterpensionskasse die geleisteten Beiträge in den Pensionskassen.

anfangs des Jahres 1886 hat die Gesamtzahl der Pensionskassenmitglieder nur etwa 27 000 betragen hat.

Wie bereits oben angeführt, sind einer beträchtlichen Anzahl verunglückter Kassenmitglieder und den Hinterbliebenen der durch Betriebsunfälle getödteten Kassenmitglieder Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze aus den Mitteln der Eisenbahnverwaltung zu Theil geworden. Außerdem sind in zahlreichen Fällen, in welchen von erwerbsunfähig gewordenen Kassenmitgliedern oder von den Hinterbliebenen verstorbener Kassenmitglieder weder statutenmäßige Pensionskassenbezüge noch auch Renten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze beansprucht werden konnten, wie in den früheren Jahren, aus den bereiten Mitteln der Eisenbahnverwaltung, sowie aus einigen der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stehenden, aus den Vermögensbeständen früherer Kasseneinrichtungen ausgesonderten Hilfsfonds einmalige und laufende Beihilfen gewährt worden, deren Gesamtbetrag schätzungsweise für das Jahr 1890 auf etwa 490 000 \mathcal{M} anzunehmen ist, abgesehen von denjenigen ebenfalls nicht unbeträchtlichen Summen, welche für die noch in der Beschäftigung befindlichen Arbeiter bei Unglücks- und sonstigen Nothfällen in ihren Familien neben den Krankenkassenleistungen als Beihilfen verwendet sind. Durch die Gewährung solcher Beihilfen aus den Fonds der Eisenbahnverwaltung werden die Härten, welche mit einer längeren, zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit von Pensionskassenanstalten nothwendigen Wartezeit auf die Kassenleistungen für die Fälle frühzeitiger Erwerbsunfähigkeit oder frühzeitigen Todes nothwendigerweise verknüpft sind, gemildert und beseitigt. — Vom 1. Januar 1891 ab, mit welchem Tage nach den Mittheilungen auf S. 56 des Archivs von 1891 die neue aus einer Verschmelzung der beiden bisherigen Kassen hervorgegangene einheitliche Pensionskasse ihre Wirksamkeit begonnen hat, ist übrigens die zehnjährige Wartezeit insoweit in Fortfall gekommen, als das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889 günstigere Festsetzungen für die Kassenmitglieder enthält. Es sind deshalb bereits im Laufe der bis jetzt verflossenen Monate des laufenden Jahres an eine erhebliche Anzahl siebenzig Jahre alter Kassenmitglieder, welche zu einem erheblichen Theile der Pensionskasse erst bei der Neugestaltung am 1. Januar 1891 beigetreten sind, Altersrenten gewährt worden. In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1891 sind von den bis zu diesem Tage von Mitgliedern der Abtheilung A der Pensionskasse eingegangenen Anträgen auf Gewährung von Altersrenten 1 111 Anträge anerkannt worden.

Es erhielten einschliesslich des in jeder Rente mitenthaltenen Reichszuschusses im Jahresbetrage von 50 \mathcal{M} angewiesen:

Kassen- mitglieder	nach der ge- setzlichen Bei- tragslohnklasse	Jahresbetrag der Alters- renten	
		im Einzelnen M	für alle zusammen M
88	I	106,80	9 398,40
368	II	135,00	49 680,00
424	III	163,20	69 196,80
224	IV	191,40	42 873,60
2	verschieden	162,60	325,20
4		190,80	763,20
1		134,40	134,40
Sa. 1 111	—	155,14	172 371,60

Die in der Beschäftigung verbliebenen 1 111 Arbeiter beziehen mit-
hin zu ihrem Arbeitsverdienste einen monatlichen Zuschufs von durch-
schnittlich 13 M. Ein Beweis, dafs die vielfach von Gegnern der sozial-
politischen Gesetze als werthlos bezeichnete Altersversicherung thatsächlich
vielen älteren Arbeitern zur grofsen Wohlthat gereicht.¹⁾ Nach Ablauf

¹⁾ Auf die einzelnen Geburtsjahrgänge vertheilen sich die mit Altersrenten
ausgestatteten Arbeiter wie folgt:

Ge- burts- Jahr- gang	Zahl der Empfänger von Altersrenten mit einem Jahresbetrage von							Zu- sammen
	106,80 M	134,40 M	135,00 M	162,60 M	163,20 M	190,80 M	191,40 M	
1803	—	—	1	—	—	—	—	1
1805	—	—	1	—	—	—	—	1
1806	1	—	1	—	1	—	—	3
1807	—	—	3	—	1	—	1	5
1808	—	—	2	—	3	—	1	6
1809	2	—	1	—	4	—	1	8
1810	—	—	4	—	5	—	1	10
1811	3	—	4	—	6	—	2	15
1812	4	—	2	—	12	—	3	21
1813	2	—	11	—	10	—	8	31
1814	4	—	15	—	9	—	1	29
1815	5	—	31	—	37	—	15	88
1816	7	—	27	—	33	—	14	81
1817	7	—	36	—	33	—	21	97
1818	10	—	54	—	54	—	32	150
1819	18	—	59	—	92	—	49	218
1820	22	—	96	—	98	—	52	268
1821	3	1	20	2	26	4	23	79
zusam.	88	1	368	2	424	4	224	1 111

von 47 Wochen nach dem 1. Januar 1891 werden, da bei vielen Pensionskassenmitgliedern die Voraussetzungen vorliegen, unter denen die Wartezeit auf Invalidenrente eine Abkürzung erfährt, voraussichtlich auch Invalidenrenten in größerem Umfange zur Anweisung gelangen.

Bemerkenswerth unter den Ausgaben der Arbeiterpensionskassen in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 ist die Summe der an ausgeschiedene Kassenmitglieder zurückgezahlten Beiträge. Der überwiegende Theil dieser Summe sowie die Steigerung der Ausgabe gegenüber der gleichen Ausgaben in den vorausgegangenen Jahren entfällt auf diejenigen Kassenmitglieder, welche aus dem Arbeiter- in das Staatsbeamtenverhältniß übergetreten sind; durchschnittlich hat jedes der aus diesem Anlasse aus der Pensionskasse ausgeschiedenen Kassenmitglieder in den Jahren 1887/88 28 *M.*, 1888/89 43 *M.*, 1889/90 46 *M.* und in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 58 *M.* zurückerhalten.

Die in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1890 erzielten Ueberschüsse und über die Vermögensbestände am Schlusse des Jahres 1890 sind in der folgenden Uebersicht ersichtlich gemacht.

Ueberschüsse und Vermögen	Betriebs- arbeiter- pensions- kasse <i>M.</i>	Werk- stätten- pensions- kasse <i>M.</i>	Zusammen				
			überhaupt vom 1./4.—31. 12. 1890 <i>M.</i>	durchschnittlich für ein Mitglied			
				1887/88	1888/89	1889/90	vom 1./4. bis 31. 12. 1890 <i>M.</i>
Ueberschüsse:							
die angekauften Werthpapiere zum Nennwerthe gerechnet.	1 345 261	583 020	1 928 281	30,9	30,5	29,3	22,0
Vermögensbestände:							
a) die im Besitze der Kassen befindlichen Werthpapiere zum Nennwerthe gerechnet.	8 355 178	5 623 831	13 979 009	—	125,6	147,9	153,5
b) dieselben zum Tageswerthe am Schlusse des Rechnungsjahres gerechnet	8 244 743	5 653 818	13 898 561	120,7	133,2	156,1	152,6

Trotz der erheblichen Steigerung des Vermögens bleibt der Durchschnittssatz, welcher auf jeden Kopf der am 31. Dezember 1890 vorhandenen Mitglieder entfällt, wenn die Werthpapiere zum Tageswerthe gerechnet werden, hinter dem Durchschnittssatze am 31. März 1890 zurück.

Dies ist zum Theil auf die neuerdings eingetretene erhebliche Vermehrung der Kassenmitglieder, der Hauptsache nach aber darauf zurückzuführen, daß der Tageswerth der Werthpapiere erheblich gesunken ist. Das gleichzeitige Sinken des Zinsfußes hatte zur Folge, daß die verfügbaren Vermögensbestände der Pensionskassen nur ein Zinsertragniß von etwa 3¼ pCt. aufbrachten.

Vergleicht man die Entwicklung der Vermögenslage der aus neuerer Zeit herrührenden Pensions- und Krankenkassen, jedoch ausschliesslich der Baukrankenkassen, der preussischen Staatseisenbahnverwaltung mit der Vermögensentwicklung der schon Jahrzehnte hindurch in Wirksamkeit gewesenen Knappschaftskassen in Preussen, welche sowohl die Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung, als auch die Krankenfürsorge bezwecken, so ergibt sich folgendes Bild:

Es be- trug am Schlusse des Rech- nungs- jahres	2				3		4			
	Die Zahl der Mitglieder				Das Vermögen		In den in der ersten Spalte bezeich- neten Rechnungsjahren betrug			
	überhaupt		Darunter							
	bei den Knapp- schafts- kassen	bei den Eisen- bahn- ar- beiter- kassen	stän- dige (meist- berech- tigte) bahn- bei den Knapp- schafts- kassen	Mit- glieder der Eisen- bahnen- pensi- ons- kassen	bei den Knapp- schafts- kassen	bei den Eisen- bahn- arbeiter- kassen	die Gesamtjahres- ausgabe	bei den Knapp- schafts- kassen	bei den Eisenb.- arbeiter- kassen	die Ausgabe an laufenden Inva- liden-, Wittwen- u. Waisenbezügen
1885	331 609	156 000	180 221	27 051	25 914 000	5 842 000	17 482 000	2 752 000	11 170 000	226 000
1886	326 373	157 500	182 624	50 673	26 752 000	8 038 000	18 396 000	3 106 000	11 285 000	257 000
1887	331 109	157 300	190 427	75 062	29 324 000	10 824 000	18 952 000	3 374 000	11 972 000	280 000
1888	366 767	167 800	213 091	78 786	31 634 000	14 273 000	19 685 000	3 513 000	12 613 000	313 000
1889	387 658	178 751	214 366	84 298	34 616 000	17 534 000	20 372 000	3 925 000	13 209 000	349 000
1890	—	193 900	—	91 077	—	19 374 000	—	4 495 000	—	283 000

In dieser Uebersicht ist als Rechnungsjahr für die Knappschaftskassen und für die Eisenbahnkrankenkassen das Kalenderjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember, für die Eisenbahnpensionskassen bis einschliesslich des Jahres 1889 die Zeit vom 1. April bis 31. März in Betracht gezogen, so-
daß beispielsweise für die Pensionskassen als Rechnungsjahr 1885 die Zeit vom 1. April 1885 bis 31. März 1886 angesehen ist. Die für das Rechnungsjahr 1890 angegebenen Ziffern reichen auch bei den Pensions-

kassen nur bis zum 31. Dezember 1890; die Ausgaben dieser letztgenannten Kassen sind deshalb auf der letzten Linie in der Spalte 4 der Uebersicht nur mit drei Vierteljahren berücksichtigt. Für die Knappschaftskassen sind die Ergebnisse des Jahres 1890 noch nicht veröffentlicht.

2. Die Arbeiterkrankenkassen.

Den Darstellungen der Ergebnisse der Krankenversicherung im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnen für das Kalenderjahr 1890 liegen Nachweisungen zu Grunde, welche von den Eisenbahnbehörden in Anlehnung an die zufolge Bundesrathsbeschlusses vom 23. Juni 1887 (Eisenbahnverordnungsblatt 1887 S. 356) dem kaiserlichen Statistischen Amte einzureichenden Uebersichten aufgestellt sind. Die Nachweisungen enthalten gegenüber jenen Uebersichten in einigen Beziehungen, namentlich hinsichtlich des Umfanges der Fürsorge für die Familienangehörigen der Kassenmitglieder noch ergänzende Angaben, welche ebenfalls verworther sind. Eine übersichtliche Darstellung der Zahl der Mitglieder, Erkrankungsfälle und Krankheitstage, sowie der Einnahmen, Ausgaben und Vermögensbestände bei jeder Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkasse bietet die Anlage C (S. 1018 ff.).

Die Gesamttergebnisse des Jahres 1890 scheinen dadurch wesentlich beeinflusst zu sein, daß namentlich in den ersten Monaten des Jahres infolge der epidemisch verbreiteten Grippe (Influenza) besonders zahlreiche Erkrankungsfälle sowohl unter den Kassenmitgliedern als auch in ihren Familien vorgekommen sind. Die dadurch entstandenen erhöhten Aufwendungen haben indessen eine Störung in der lebenskräftigen Entwicklung der Kassen nicht herbeiführen können. Wie ein Vergleich der Spalten 36 bis 43 der Anlage C mit den gleichen Spalten der vorigjährigen Nachweisung ergibt, ist es vielmehr bei der überwiegenden Mehrzahl der Krankenkassen möglich gewesen, die Leistungen, welche sie satzungsmäßig gewähren, in der einen oder der anderen Beziehung zu Gunsten der Kassenangehörigen zu verbessern. Am Schlusse des Jahres 1889 gewährten von 133 Eisenbahnkrankenkassen 94 (d. h. mehr als 70 vom Hundert¹⁾ die Krankenfürsorge auf die Dauer von mehr als 13 Wochen und zwar zumeist auf 26 Wochen, mehrfach auf 39 und 40 Wochen und zum Theil (14 Kassen) auf die höchste zulässige Dauer, nämlich auf ein

¹⁾ Nach der vom kaiserlich Statistischen Amte herausgegebenen „Statistik der Krankenversicherung der Arbeiter im Jahre 1889“ gewährten im Jahre 1889 von je 100 der sämtlichen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets nur 20,6 die Krankenunterstützung auf mehr als 13 Wochen, während 70,6 sich auf die Dauer von 13 Wochen beschränkten.

Jahr. Dieses gegenüber den Leistungen der sonstigen Krankenkassen im Deutschen Reiche günstige Verhältniß hat sich im Laufe des Jahres 1890 noch derart verbessert, daß am Jahresschlusse von 134 Eisenbahnkrankenkassen sich nur noch 14 auf eine 13 wöchige Krankenunterstützung beschränkten, 120 Kassen, das sind 90 vom Hundert, aber eine länger andauernde Krankenfürsorge gewährten, und daß die Zahl derjenigen Krankenkassen, welche ihre Leistungen für die Dauer eines vollen Jahres gewähren, sich von 14 auf 35, das sind 26 vom Hundert, erhöht hatte. Da die Abtheilung A der Arbeiterpensionskasse in Uebereinstimmung mit den Festsetzungen des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes bei längeren als einjährigen Krankheiten Invalidenrente gewährt, so kann schon jetzt ein großer Bruchtheil der Eisenbahnarbeiter nicht in die Lage kommen, weder Lohn, noch Krankengeld oder Rente zu beziehen. Außer den bezeichneten Verbesserungen der statutenmäßigen Leistungen sind im Jahre 1890 49 Eisenbahnkrankenkassen, das sind 36 von Hundert, zu einer Erhöhung des satzungsmäßigen Krankengeldsatzes, welcher bisher allgemein auf die Hälfte des Arbeitsverdienstes der Mitglieder festgesetzt war¹⁾, auf sechs Zehntel, zwei Drittel oder drei Viertel des Arbeitsverdienstes geschritten. Auch die Sterbegeldsätze sind im Jahre 1890 vielfach, namentlich für die Todesfälle in den Familien der Kassenmitglieder erhöht worden. Bei mehreren Krankenkassen endlich wurde auch die Fürsorge für erkrankte Familienangehörige der Kassenmitglieder verbessert. Wie umfassend diese Fürsorge für Krankheiten und Todesfälle in den Familien der Kassenangehörigen gewährt wird, geht insbesondere daraus hervor, daß die Kassen zu diesem Zwecke, wenn nur ein Drittel der Arztgebühren als Kosten der ärztlichen Behandlung der Familienangehörigen gerechnet wird, im Jahre 1890 rund 952 000 M aufgewendet haben. Die stete Zunahme des Vermögens der Krankenkassen läßt die Hoffnung gerechtfertigt erscheinen, daß die Krankenfürsorge nach und nach bei allen Eisenbahnkrankenkassen ohne Erhöhung der Mitgliederbeiträge in umfassendster Weise geordnet werden wird.

Die Zahl der Krankenkassen, welche bei der Darstellung zu berücksichtigen sind, beträgt nach der Anlage C insgesamt 134, wovon 75 als Betriebskrankenkassen und 59 als Werkstättenkrankenkassen bezeichnet sind; sämtliche Kassen sind auf Grund der §§ 59 ff. des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 errichtet und gelten daher im Sinne des Gesetzes als Betriebs- (Fabrik-) Krankenkassen. Gegenüber

¹⁾ Von allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets gewährten am Schlusse des Jahres 1889 elf von je Hundert an Krankengeld mehr als die Hälfte des zur Beitragsleistung veranlagten Verdienstes der Kassenmitglieder.

dem Vorjahre ist die Werkstättenkrankenkasse zu Breslau (Oderthor) mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1890 ab neu hinzugetreten. Für die Eisenbahnbauausführungen sind im Jahre 1890 überhaupt 56 besondere Baukrankenkassen in Wirksamkeit gewesen.

Eine Uebersicht über die Zahl der Kassenmitglieder gewährt die nachstehende Zusammenstellung:

Zeitpunkt	Zahl der Mitglieder der			
	Betriebs- kranken- kassen	Werk- stätten- kranken- kassen	Betriebs- und Werkstätten- krankenkas- sen zusammen	Bau- kranken- kassen
am 1. Januar 1890	139 994	38 757	178 751	5 534
" 1. Februar 1890	140 135	38 814	178 949	6 669
" 1. März 1890	140 422	38 991	179 413	5 942
" 1. April 1890	143 488	38 962	182 470	7 594
" 1. Mai 1890	152 363	39 302	191 665	9 849
" 1. Juni 1890	154 392	39 531	193 923	11 090
" 1. Juli 1890	155 271	40 017	195 288	10 292
" 1. August 1890	156 103	40 463	196 566	9 741
" 1. September 1890	156 359	40 750	197 109	8 896
" 1. Oktober 1890	156 395	41 147	197 542	8 233
" 1. November 1890	157 238	41 424	198 662	7 896
" 1. Dezember 1890	155 665	41 459	197 124	5 323
" 1. Januar 1891	152 492	41 408	193 900	2 265
" ersten Tage jedes Monats im Jahre 1890 durchschnittlich ¹⁾	150 794	40 080	190 874	7 640
Wenn die nicht versicherungspflich- tigen Kassenmitglieder mit . . abgezogen werden, bleiben als versicherungspflichtige durchschnittlich	1 933	58	1 991	—
Dagegen im Jahre 1889	148 861	40 022	188 883	7 640
und wenn die nicht versiche- rungspflichtigen Mitglieder mit- gezählt werden	186 993	37 899	174 892	11 036
	138 962	37 946	176 908	11 036

¹⁾ Nach der erwähnten Statistik der Krankenversicherung der Arbeiter im Jahre 1889 belief sich die durchschnittliche Mitgliederzahl bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets auf 1 543 717, bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebiets auf 37 208 und bei allen Krankenkassen des Reichsgebiets auf 6 144 199. — Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen umfasst nicht alle bei den Bauausführungen beschäftigt gewesen Arbeiter, da für mehrere Bauten von geringerem Umfange und kürzerer Dauer besondere Krankenkassen nicht errichtet gewesen sind, die beschäftigten Arbeiter vielmehr Orts- oder anderen Krankenkassen angehört oder überhaupt an einer Krankenkasse nicht theilgenommen haben, wie am Schlusse dieses Abschnitts näher angegeben ist.

Die Steigerung der Mitgliederzahl, welche diese Tafel nachweist, beruht zu einem erheblichen Theile auf der Uebernahme der Arbeiter von den im Jahre 1890 vom preussischen Staate erworbenen Privatbahnen, der Untereelbeschen, Westholsteinischen, Schleswig-Holsteinischen und Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn. Bei den drei erstgenannten Bahnen waren besondere Krankenkassen in Wirksamkeit, welche bei der Uebernahme der Bahnen durch den Staat unter Ueberweisung der Mitglieder und der Vermögensbestände der Kassen an die Krankenkassen der betheiligten Staatsbahnverwaltungsbezirke aufgelöst worden sind. Außerdem ist das krankenversicherungspflichtige Eisenbahndienstpersonal in Folge der Eröffnung einer Anzahl neuer Bahnstrecken, der Verkehrszunahme u. dergl. vermehrt worden.¹⁾ Bei einer Beobachtung der Mitgliederzahl im Laufe des Jahres ergibt sich, dafs, wie im vorigen Jahre, die Arbeitsgelegenheit bei der Eisenbahn in den Monaten Dezember und Januar bis März am geringsten, hingegen, wie auch bei der Bearbeitung der Krankenkassenstatistik für das Reich allgemein beobachtet ist, in den Herbstmonaten September bis November am stärksten gewesen ist. In den Wintermonaten werden Bahnunterhaltungsarbeiten und insbesondere Bauarbeiten nur in mäsfigem Umfange ausgeführt.

Die aus den Monatsangaben berechnete mittlere Mitgliederzahl beträgt bei den Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen rund 191 000 und deckt sich, wie in den früheren Jahren, genau mit der Zahl der krankenversicherungspflichtigen Arbeiter, welche nach anderweiten rechnerischen Ermittlungen durchschnittlich täglich beschäftigt waren; es haben daher Anträge von Eisenbahnarbeitern, von dem Beitritte zu den Eisenbahnkrankenkassen auf Grund ihrer Mitgliedschaft zu eingeschriebenen Hilfskassen befreit zu werden, zu den Seltenheiten gehört.

Die Zahl der freiwillig, ohne Versicherungspflicht an den Krankenkassen betheiligt gewesen Personen hat am 1. Januar 1891 1 963, hingegen am 1. Januar 1890 1 969 und am 1. Januar 1889 2 044 betragen und scheint mithin in der Abnahme begriffen zu sein.²⁾

An weiblichen Kassenmitgliedern zählten die Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen am 1. Januar 1889 $1\,321 + 9 = 1\,330$, am 1. Januar 1890 $1\,299 + 9 = 1\,298$ und am 1. Januar 1891 $1\,452 + 6 = 1\,458$.

¹⁾ Seit dem 1. Januar 1885, von welchem Tage ab die Anzeichnungen über die Krankenversicherung vorliegen, hat die Zahl der krankenversicherungspflichtigen Betriebs- und Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahnen sich insgesamt von 149 691 auf 193 900, also um 44 209, d. h. fast ein Drittel, oder durchschnittlich jährlich um 7 868 erhöht.

²⁾ Ueber die Berechtigung zur freiwilligen Betheiligung an den Eisenbahnkrankenkassen giebt die Bemerkung im Archiv von 1890 S. 982 Auskunft.

Wie viele Mitglieder überhaupt im Jahre 1890 auf kürzere oder längere Zeit an den Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen theilgenommen haben, ist aus den Uebersichten der Aufsichtsbehörden nicht ohne Weiteres ersichtlich und kann daher nur überschläglic nach der Höhe des gezahlten Eintrittsgeldes ermittelt werden. Nach den Ergebnissen früherer Jahre kommen auf jedes der neu eingetretenen Mitglieder, welche theils ein geringeres, theils ein höheres, theils überhaupt kein Eintrittsgeld entrichtet hatten, durchschnittlich 60 $\frac{1}{2}$ Eintrittsgeld. Wird dieser Satz auch für das Jahr 1890 angenommen, so sind nach der Gesamtsumme der wirklich eingenommenen Eintrittsgelder 69 125 Mitglieder, das sind 36,2 von je 100 der mittleren Mitgliederzahl (gegenüber 35,6 im Vorjahre) in die Betriebs- und Werkstättenkrankenkassen neu eingetreten und, da sich die Mitgliederzahl um 15 149 vermehrt hat, etwa 53 980 Mitglieder, das sind 28,3 von je 100 der mittleren Mitgliederzahl (gegenüber 29,4 im Vorjahre) aus den Kassen ausgeschieden. Die Gesamtbetheiligung bei den Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen — bei den Eisenbahnbaukrankenkassen fehlt es an Unterlagen für eine Berechnung der Gesamtbetheiligung — wird nach dieser Ermittlung auf rund 248 000 Personen zu beziffern sein.

Die Durchschnittsgröfse der Kassen berechnet sich unter Zugrundelegung der mittleren Mitgliederzahl für je eine Eisenbahnbetriebskrankenkasse auf 2 010 Mitglieder (1 853 im Vorjahre) und für eine Eisenbahnwerkstättenkrankenkasse auf 680 Mitglieder (654 im Vorjahre). Weniger, als die für alle Betriebs- (Fabrik-) Krankenkassen des Reichsgebietes für das Jahr 1889 ermittelte durchschnittliche Anzahl (262), betrug die Mitgliederzahl am Schlusse des Jahres 1890 nur bei der Werkstättenkrankenkasse zu Berlin (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg), welche Ende 1890 260 Mitglieder zählte. Wie aus der Anlage C ersichtlich, ist die Vermögenslage dieser kleinsten Eisenbahnkrankenkasse recht günstig.

Die Zahl der Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern betrug 1 801 bei den Betriebs- und 472 bei den Werkstättenarbeitern, insgesamt 2 273. Auf je 100 Mitglieder entfielen Sterbefälle und zwar:¹⁾

¹⁾ Bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets kamen auf je 1000 Mitglieder im Jahre 1888 durchschnittlich 9,7 und im Jahre 1889 durchschnittlich 9,4 Sterbefälle. Die verhältnismäfsig hohe Sterbensziffer bei den Eisenbahnkrankenkassen ist vermuthlich darauf zurückzuführen, dafs aus langwierigen Erkrankungen bei den Eisenbahnarbeitern der Regel nach ein Anlaf zur Entlassung nicht genommen wird, und dafs die Eisenbahnkrankenkassen das Sterbegeld auch dann gewähren, wenn der Tod im Verlauf einer Krankheit eingetreten ist, während welcher die satzungsmäfsige Dauer für den Bezug der Krankenunterstützung bereits abgelaufen war. Die Erkrankungsziffern stellen sich, wie weiter unten dargelegt wird, für das Eisenbahnarbeiterpersonal verhältnismäfsig günstig.

im Jahre	bei den Betriebs- krankenkassen	bei den Werkstätten- krankenkassen	bei den Betriebs- und Werk- stättenkrankenkassen	
			überhaupt	in Folge von Unfällen
1885	1,36	1,36	1,36	?
1886	1,35	1,32	1,35	0,13
1887	1,23	1,16	1,21	0,14
1888	1,19	1,19	1,19	0,14
1889	1,19	1,07	1,17	0,13
1890	1,19	1,18	1,24	0,15

Die Sterblichkeitsziffer hat sich danach im letzten Jahre bei den Werkstättenarbeitern etwas erhöht. Nach dem dritten Theile dieses Aufsatzes sind bei den Betriebsarbeitern 271 Todesfälle (0,18 auf je 100 unfallversicherungspflichtige Personen) und bei den Werkstättenarbeitern 16 Todesfälle (0,4 auf je 100 unfallversicherungspflichtige Personen) durch Verunglückungen bei der Arbeit herbeigeführt, sodafs von je 100 Todesfällen unter den Betriebsarbeitern 15,05 (13,02 im Jahre 1889 und 14,14 im Jahre 1888) und unter den Werkstättenarbeitern 3,39 (1,93 im Jahre 1889 und 1,60 im Jahre 1888) auf entschädigungspflichtige Unfälle mit tödtlichem Ausgange entfallen. In den Familien der Kassenmitglieder sind $9\,786 + 2\,400 = 12\,186$ Todesfälle (11 657 im Jahre 1889 und 10 946 im Jahre 1888) vorgekommen, bei denen seitens der Krankenkassen eine Beihilfe zu den Begräbniskosten gezahlt ist. Im Durchschnitt kommen bei den Betriebsarbeitern 6,49 und bei den Werkstättenarbeitern 5,99, überhaupt aber 6,38 Todesfälle von Familienangehörigen auf je 100 Kassenmitglieder.

Die Zahl der Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Kassenmitgliedern¹⁾ betrug und zwar:

¹⁾ Als Erkrankungsfälle und Krankheitstage sind nur diejenigen gezählt, für welche Ausgaben an Krankengeld, Verpflegungskosten an Krankenanstalten und Ersatzleistungen an die Eisenbahnverwaltung oder andere dritte für gewährte Krankenunterstützung gemacht sind. Krankheitsfälle, in denen keine Erwerbsunfähigkeit eingetreten, also kein Krankengeld gezahlt ist, und Krankheitstage, welche innerhalb der Wartezeit (§ 6 Ziffer 2 des Krankenversicherungsgesetzes) liegen, sowie ferner die zahlreichen Erkrankungen in den Familien der Kassenmitglieder, bei denen den Krankenkassen Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei u. s. w. erwachsen sind, sind unberücksichtigt geblieben.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
bei den	Erkrankungsfälle				Krankheitstage					
	über- haupt	für je 100 Mit- glieder	davon in Folge von Unfällen		über- haupt	für ein Mit- glied	für einen Er- kran- kungs- fall (Sp. 2)	davon in Folge von Unfällen		
		über- haupt	für je 100 Mit- glieder	über- haupt		für ein Mit- glied	für einen Er- kran- kungs- fall (Sp. 4)			
Betriebskranken- kassen	43 459	28,2	4 139	2,74	633 243	5,34	19,17	113 017	0,75	27,30
Werkstätten- krankenkas sen	19 169	47,2	1 924	4,90	307 583	7,67	16,05	42 452	1,06	22,06
Endsumme . 1890	62 628	32,41	6 063	3,17	1 140 826	5,99	18,22	155 469	0,81	25,44
dagegen . 1889	50 194	28,37	5 403	3,05	922 462	5,21	18,38	132 706	0,75	24,34
„ . 1888	44 975	27,13	4 781	2,88	864 991	5,22	19,33	120 682	0,73	25,34
„ . 1887	43 187	27,55	4 114	2,62	785 920	5,01	18,20	102 391	0,65	24,90
„ . 1886	47 208	30,25	3 804	2,44	810 329	5,19	17,19	97 698	0,63	25,68
„ . 1885	47 606	31,00	2 539	2,00	830 332	5,40	17,41	54 695	0,36	21,34

Die durchschnittlich auf ein Mitglied kommende Zahl der Erkrankungsfälle (Sp. 3), sowie auch der Krankheitstage (Sp. 7) hat sich nach dieser Tafel im Jahre 1890 höher gestellt, als in jedem der vorhergegangenen Jahre. Zum Theil ist diese Steigerung durch die vermehrte Zahl der vorgekommenen Verletzungen bei den Betriebsunfällen (Sp. 5 und 10) hervorgerufen. In wesentlich höherem Grade aber wird zur Vermehrung der Krankheitsfälle die Grippe, von welcher Ende 1889 und namentlich anfangs 1890 die Bevölkerung in epidemischer Ausbreitung befallen gewesen ist, beigetragen haben. Dies wird durch mehrfache Bemerkungen der Behörden zu den Uebersichten sowie auch dadurch bestätigt, daß die Seuche gewöhnlich schnell verläuft und daher die Zahl der Krankheitstage in geringerem Maße, als diejenige der Erkrankungsfälle, sich zu vermehren pflegt. In der vorstehenden Tafel tritt diese letztere Erscheinung (Sp. 8) ebenfalls zu Tage, was umsomehr hervorzuheben ist, als eine große Anzahl von Krankenkassen die satzungsmäßige Dauer der Krankenunterstützung zu meist erheblich verlängert und sonach für die langwierigen Krankheiten in noch größerem Umfange als früher gesorgt hat.

Die Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter müssen bei einem Vergleich mit den Ergebnissen aller Betriebskrankenkas sen des Reichs-

gebiets als günstige betrachtet werden. Die durchschnittliche Zahl der Erkrankungsfälle bei den Eisenbahnkrankenkassen (0,28 im Jahre 1889 und 0,33 im Jahre 1890) bleibt hinter der für alle Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets im Jahre 1889 ermittelten Durchschnittszahl (0,29) wesentlich zurück, und die durchschnittliche Zahl der Krankheitstage beträgt bei den Eisenbahnkrankenkassen für 1889 5,21 und für 1890 5,98, bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets für 1889 5,87, bei den ersteren mithin im Vorjahre weniger und im letzten Jahre nur ein Geringes mehr, obwohl die Eisenbahnkrankenkassen, wie oben bereits angeführt ist, in verhältnißmäßig weit größerer Anzahl, als die übrigen Betriebskrankenkassen, die Krankenunterstützung auf eine längere als dreizehnwöchentliche Dauer gewähren. Auf diesen letzteren Umstand, nicht etwa auf die Schwere und Langwierigkeit der Krankheiten, wird es auch allein zurückzuführen sein, daß die Zahl der durchschnittlich auf einen Erkrankungsfall kommenden Krankheitstage bei den Eisenbahnkrankenkassen (18,22 und im Vorjahre 18,38) diejenige, welche sich für alle Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets im Jahre 1889 ergeben hat (15,10), übersteigt.¹⁾ Da die Zahl der Krankheitstage bei den Eisenbahnkrankenkassen verhältnißmäßig hoch ist, so sind naturgemäß auch die Aufwendungen der Kassen an Krankheitskosten, insbesondere an Krankenlöhnen für erkrankte Kassenmitglieder erheblich. — Sowohl die Erkrankungsfälle als auch die Krankheitstage waren, wie in den früheren Jahren, bei den Werkstättenarbeitern zahlreicher, als bei den Betriebsarbeitern. Zum Theil ist dies darauf zurückzuführen, daß Verletzungen bei der Arbeit, namentlich kleinere mit vorübergehender Erwerbsunfähigkeit im Werkstättenbetriebe häufiger vorkommen, als im eigentlichen Eisenbahnbetriebe: im Uebrigen ist darauf hinzuweisen, daß die Werkstättenarbeiter zumeist in großen gewerblichen Städten wohnen und in fabrikartigen Räumen ihre Arbeit verrichten, während die Betriebsarbeiter in größerer Zahl an kleineren Orten und in ländlichen Gegenden wohnen und zum großen Theile in geräumigen Schuppen, Hallen u. s. w. beschäftigt sind. Besonders häufig waren die Erkrankungsfälle (auf je 100 Mitglieder durchschnittlich mehr als 50) bei den Werkstättenkrankenkassen zu Braunschweig, Buckau, Crefeld, Erfurt, Fulda, Greifswald, Hamburg, Limburg, Münden, Osnabrück, Posen, Saarbrücken und Stendal.

¹⁾ Auch nach einer vom kaiserlichen Statistischen Amte versuchsweise angefertigten Zusammenstellung über die Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Kassenmitgliedern nach Berufszweigen kommen auf den Eisenbahnbetrieb verhältnißmäßig geringe Durchschnittszahlen an Erkrankungsfällen, aber hohe Durchschnittszahlen an Krankheitstagen.

Die Jahreseinnahmen der Krankenkassen werden in nachstehender Tafel veranschaulicht:

Bezeichnung der Einnahmen	Betriebs- kranken- kassen <i>„</i>	Werk- stätten- kranken- kassen <i>„</i>	Z u s a m m e n						
			über- haupt <i>„</i>	für ein Mitglied					
				1885 <i>„</i>	1886 <i>„</i>	1887 <i>„</i>	1888 <i>„</i>	1889 <i>„</i>	1890 <i>„</i>
Zinsen und andere Vermö- genserträge	130 742	42 243	172 985	0,26	0,31	0,62	0,72	0,83	0,91
Eintrittsgelder	38 707	2 768	41 475	0,20	0,16	0,16	0,20	0,31	0,22
Laufende Beiträge:									
der versicherungspflichti- gen Mitglieder	2 017 896	725 127	2 743 023	18,80	19,34	19,87	19,84	20,47	21,68
der Eisenbahnverwaltung	1 004 860	362 560	1 367 420						
der nicht versicherungs- pflichtigen (freiwilligen Mitglieder	26 336	1 316	27 652						
Ersatzleistungen der Eisen- bahnverwaltung und ande- rer Dritter für gewährte Krankennnterstützung . .	66 964	19 721	86 685	0,08	0,22	0,27	0,35	0,39	0,45
Geldstrafen der Arbeiter (17 096 + 7 005 = 24 101 <i>„</i>) und sonstige Einnahmen .	36 065	14 568	50 633	0,46	0,32	0,31	0,27	0,18	0,26
Endsumme (eigentliche Eingänge)	3 321 570	1 168 303	4 489 873	19,80	20,79	21,23	21,38	22,06	23,52
Dazu nachrichtlich:									
baarer Kassenbestand am 1. Januar 1890	206 130	94 277	300 407	—	—	—	—	—	—
aus verkauften Werthpa- piereu, zurückgezogenen Bankeinlagen u. dergl. .	22 451	20 497	42 948	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	3 550 151	1 283 077	4 833 228	—	—	—	—	—	—

Den wirklichen Eingängen des Jahres 1890 von 4 489 873 *„* stehen für das Jahr 1889 3 905 822 *„* und für das Jahr 1888 3 544 525 *„* gegen-
über, so daß sich eine fortgesetzt beträchtliche Steigerung der Einnahmen
überhaupt und, wie die letzten vergleichenden Spalten der Uebersicht

¹⁾ Bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets für 1887 17,0 *„*, für 1888
16,91 *„* und für 1889 17,03 *„*, bei allen Krankenkassen des Reichsgebiets überhaupt
für 1887 14,00 *„*, für 1888 13,03 *„* und für 1889 (bei einer Gesamtbeitragssumme
von 82 892 393 *„*) 13,19 *„*.

zeigen, auch im Durchschnitt für ein Mitglied ergeben hat. An dieser Steigerung sind alle Einnahmeposten beteiligt. Der größte Theil der Mehreinnahme entfällt auf die laufenden Beiträge der Mitglieder und der Eisenbahnverwaltung, da sich nicht allein die Mitgliederzahl wesentlich vermehrt, sondern auch das durchschnittlich veranlagt gewesene Jahreseinkommen je eines Mitgliedes erhöht hat. Das letztere hat betragen in den Jahren:

	1887	1888	1889	1890
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
bei den Betriebskrankenkassen . .	613,5	611,3	631,3	674,0
„ „ Werkstättenkrankenkassen	826,6	848,5	869,0	905,6
überhaupt	662,2	661,3	682,2	722,6

In Folge dieser erheblichen Steigerung des durchschnittlich veranlagt gewesenen Jahreslohneinkommens¹⁾ hat sich im Jahre 1890 die Einnahme von laufenden Beiträgen der Kassenmitglieder und der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Vorjahre um durchschnittlich 1,21 *M* für jedes Kassenmitglied verbessert. Bereits im Vorjahre überstieg die durchschnittliche auf ein Mitglied kommende Einnahme der Eisenbahnkrankenkassen an laufenden Beiträgen die gleichartige Einnahme aller Betriebs-

¹⁾ Es handelt sich hierbei um den durchschnittlichen Jahresbetrag desjenigen Verdienstes, von welchem die Beiträge der Kassenmitglieder und der Eisenbahnverwaltung berechnet sind; dieser Betrag deckt sich nicht genau mit dem durchschnittlichen wirklichen Jahresverdienste, bleibt vielmehr, obwohl der Beitrag stattmäßig nach dem Arbeitsverdienste zu bemessen ist, hinter dem letzteren insoweit zurück, als bei der Berechnung der Beiträge die Tage der Erwerbsunfähigkeit und der 4 *M* übersteigende Theil des Tagesverdienstes außer Betracht bleiben. Der im Jahre 1889 veranlagt gewesene Tagesverdienst ist um rund 60 *M* höher, als derjenige Satz (622 *M*), welcher sich für dasselbe Jahr ergibt, wenn die Gesamtsumme der anrechnungsfähigen Löhne aller in den Betrieben der gewerblichen Berufsgenossenschaften, jedoch ausschließlich der Seeherufsgenossenschaft, im Jahre 1889 beschäftigt gewesenen unfallversicherungspflichtigen Personen (2 924 567 893 *M*) durch die Anzahl der Versicherten (4 702 148) getheilt wird. Auch der Satz von 622 *M* deckt sich indessen mit dem Durchschnitt der wirklich gezahlten Löhne nicht, zumal bei der Ermittlung der Lohnsumme (mit alleiniger Ausnahme der Tiefbauherufsgenossenschaft) der 4 *M* übersteigende Theil des Tagesverdienstes nur mit einem Drittel angerechnet, andererseits aber für jugendliche oder noch nicht ausgebildete Leute, die wenig oder gar keinen Lohn beziehen, der ortsübliche Tagelohnsatz Erwachsener angesetzt ist. Für die Knappschaftsherufsgenossenschaft ergab sich nach der „Arbeiterversorgung“ Jahrg. 1891 S. 423 im Jahre 1890 ein durchschnittlicher Arbeitsverdienst von 900 *M*.

krankenkassen des Reichsgebiets um 3,42 \mathcal{M} und diejenige aller Krankenkassen des Reichsgebiets fast um 7 \mathcal{M} . — Der von den versicherungspflichtigen Mitgliedern aus ihren eigenen Mitteln zu den Eisenbahnkrankenkassen zu entrichtende Betrag — allgemein 2 Hndertstel, nur bei der Werkstättenkrankenkasse zu Siegen, $2\frac{2}{3}$ Hundertstel des Verdienstes — belief sich durchschnittlich für ein Mitglied auf 12,90 \mathcal{M} im Jahre 1886, 13,25 \mathcal{M} im Jahre 1887, 13,28 \mathcal{M} im Jahre 1888, 13,65 \mathcal{M} im Jahre 1889 und 14,52 \mathcal{M} im Jahre 1890; die Eisenbahnverwaltung leistete an Zuschüssen halb so viel, als die Mitglieder selbst, und bestritt außerdem die gesammten Kosten der Kassen- und Rechnungsführung.

An Zinsen wurden auf je 100 \mathcal{M} des am Anfange des Jahres vorhandenen Vermögens durchschnittlich im Jahre 1889 3,64 \mathcal{M} und im Jahre 1890 3,60 \mathcal{M} erzielt.

Die Jahresausgaben der Krankenkassen für das Jahr 1890 nebst vergleichenden Ziffern aus den Vorjahren sind in der umstehenden Uebersicht zusammengestellt.

Die Gesamtsumme der Jahresausgaben (ausschl. der Kapitalanlagen) hat in Hndertsteln der Gesamtsumme der Jahreseinnahmen (ausschl. der baaren Kassenbestände beim Jahresanfange, der Erträge aus verkauften Werthpapieren und zurückgezogenen Bankanlagen) betragen im Jahre:

	1887	1888	1889	1890
bei den Betriebskrankenkassen . .	81,05	78,60	78,01	83,69
„ „ Werkstättenkrankenkassen	80,22	80,03	83,86	87,02
überhaupt	80,82	79,00	79,60	85,06

Die Ausgaben der Krankenkassen haben nach diesen Erhebungen in den letzten Jahren sowohl in ihrer Gesamtsumme als auch in den durchschnittlich auf ein Mitglied entfallenden Einheitssätzen und im Verhältniß zu den Einnahmen eine bemerkenswerthe Steigerung erfahren. Der Mehraufwand entfällt fast anschlieflich auf die Krankheitskosten, d. h. auf die Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel, an Krankengeld, Wöchnerinnenunterstützung, Sterbegeld, Kur- und Verpflegungskosten, sowie an Ersatzleistungen für die den Kassenmitgliedern anderweit gewährten Krankenunterstützungen. Um mehr als die Hälfte des Mehraufwandes hat sich im Jahre 1890 allein die Summe der gezahlten Krankenhöhne erhöht, sodafs die Ausgabeerhöhung überwiegend

(s. S. 997.)

den Kassenmitgliedern selbst zu Gute gekommen ist. An Krankheitskosten überhaupt sind aufgewendet:

im Jahre	bei den Eisenbahnkrankenkassen				bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets		
	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag
	„	„	„	„	„	„	„
1887 . . .	2 654 705	16,93	61,80	3,10	14,40	35,20	2,50
1888 . . .	2 775 813	16,71	61,74	3,21	14,66	38,98	2,50
1889 . . .	3 077 624	17,40	61,31	3,33	14,98	38,56	2,56
1890 . . .	1) 3 782 637	19,52	60,40	3,31	?	?	?

Die Gegenüberstellung der Durchschnittssätze der Krankheitskosten bei den Eisenbahnkrankenkassen einerseits und den Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets andererseits ergibt, daß die Aufwendungen der Eisenbahnkrankenkassen verhältnismäßig hoch sind, eine nothwendige Folge der weitgehenden und umfassenden Krankenfürsorge, welche diese Kassen gewähren.

Die Kosten der ärztlichen Behandlung der Kassenmitglieder und ihrer Familienangehörigen sind gegenüber dem Jahre 1889 im Gesamtbetrage verhältnismäßig wenig gestiegen, in den für je ein Kassenmitglied berechneten Durchschnittssätzen aber sowohl bei den Betriebs- als auch bei den Werkstättenkrankenkassen geringer geworden. Werden die Ausgaben für ärztliche Behandlung auf je einen Krankheitstag unter den Kassenmitgliedern vertheilt, so ergeben sich 2,01 „ bei den Betriebs-

1) 2 751 111 „ bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen und 1 081 526 „ bei den Eisenbahnwerkstättenkrankenkassen. Um auf diese Leistungen der Krankenkassen einen Anspruch zu erwerben, haben die Kassenmitglieder an Eintrittsgeldern und laufenden Beiträgen aus ihren Mitteln 2 082 989 „ zu den Betriebskrankenkassen und 729 211 „ zu den Werkstättenkrankenkassen insgesamt 2 812 150 „ gezahlt, sodafs die für erkrankte Mitglieder und erkrankte Familienangehörige von Mitgliedern und bei Sterbefällen den Krankenkassen entstandenen Kosten um rund 970 000 „ höher gewesen sind, als die Gesamtbeiträge der Kassenmitglieder. Zur Bestreitung des Mehranwands an Krankheitskosten, der Verwaltungskosten, der sonstigen Ausgaben und der Rücklagen zu den Reservefonds boten die Beiträge der Eisenbahnverwaltung und die Zinserträge der Vermögensbestände die erforderlichen Mittel.

krankenkassen und 1,21 \mathcal{M} bei den Werkstättenkrankenkassen. Bei einem Vergleiche der Arztgebühren der Eisenbahnkrankenkassen (5,82 \mathcal{M} für je ein Mitglied im Jahre 1889 und 5,79 \mathcal{M} im Jahre 1890) mit den gleichartigen Ausgaben aller Betriebskrankenkassen des Reichsgebiets (im Jahre 1888 3,78 \mathcal{M} und im Jahre 1889 3,79 \mathcal{M}) ist vornehmlich in Betracht zu ziehen, daß die Eisenbahnkrankenkassen sich über langgestreckte Bezirke ausdehnen und daher die ärztliche Behandlung, obgleich den Kassenärzten bei ihren Berufsreisen freie Eisenbahnfahrt auf Kosten der Eisenbahnverwaltung bewilligt ist, vielfach zeitraubend und kostspielig ist, und daß außerdem bei allen Eisenbahnkrankenkassen auch die Familienangehörigen der Kassenmitglieder freie ärztliche Behandlung auf Kosten dieser Kassen genießen, während die überwiegende Mehrzahl aller Betriebskrankenkassen im Reichsgebiete die ärztliche Behandlung nur den erkrankten Kassenmitgliedern selbst gewährt.

Die Ausgaben für Arznei und sonstige Heilmittel haben im Gesamtbetrage und im Durchschnitt für ein Mitglied eine Steigerung erfahren. Werden nur die Kosten der für erkrankte Kassenmitglieder selbst, nicht auch der für erkrankte Familienangehörige verwendeten Arznei und sonstigen Heilmittel in Betracht gezogen, so ergeben sich durchschnittlich:

	für ein Mitglied			für einen Erkrankungsfall			für einen Krankheitstag		
	1888 \mathcal{M}	1889 \mathcal{M}	1890 \mathcal{M}	1888 \mathcal{M}	1889 \mathcal{M}	1890 \mathcal{M}	1888 \mathcal{M}	1889 \mathcal{M}	1890 \mathcal{M}
bei den Betriebskrankenkassen	1,66	1,78	2,06	6,09	7,17	7,13	0,34	0,35	0,37
bei den Werkstättenkrankenkassen . . .	2,93	3,26	3,61	7,83	7,88	7,55	0,44	0,46	0,47

Die Aufwendungen für Arznei und sonstige Heilmittel sind danach bei den Werkstättenarbeitern, welche zumeist in den Städten wohnen, in welchen sich Apotheken befinden, im Durchschnitt nicht allein für ein Mitglied, sondern auch für einen Erkrankungsfall und Krankheitstag wesentlich höher, als bei den Betriebsarbeitern, von welchen eine nicht geringe Anzahl in kleineren Orten und ländlichen Gegenden wohnt.

Die Aufwendungen an Krankengeld haben bei den Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen betragen:

im Jahre	überhaupt	durchschnittlich für		
		ein Mitglied	einen Erkrankungsfall	einen Krankheitstag
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1886	783 141	5,02	16,59	0,96
1887	776 180	4,95	17,99	0,98
1888	865 311	5,22	19,24	1,00
1889	954 120	5,39	19,01	1,04
1890	1 312 814	6,88	20,96	¹⁾ 1,15

Danach ist der Krankenlohn, welcher den Kassenmitgliedern neben der freien ärztlichen Behandlung und Arznei an Stelle des ausfallenden Arbeitsverdienstes baar ausgezahlt ist, im Durchschnitt für je ein Mitglied, einen Erkrankungsfall und einen Krankheitstag stetig, und zwar im letzten Jahre erheblich gestiegen. Es sind nicht allein bei sehr vielen Kassen die langwierigen Krankheiten immer mehr in den Bereich ihrer Fürsorge einbezogen und dadurch die Zahl der Krankheitstage, für welche das Krankengeld gezahlt ist, gegenüber den früheren Jahren vermehrt worden, sondern es hat auch ausserdem noch eine Anzahl von Eisenbahnkrankenstellen in Anbetracht der fortgesetzt günstigen Entwicklung ihrer Vermögenslage eine Erhöhung des Krankenlohnsatzes, welcher früher allgemein auf die Hälfte des Arbeitsverdienstes festgesetzt war, ohne gleichzeitige Erhöhung der laufenden Mitgliederbeiträge eintreten lassen können. Diese den Kassenmitgliedern unmittelbar zu Gute gekommenen, wesentlichen Verbesserungen der Kassenleistungen werden sich übrigens bei den Ausgaben der folgenden Jahre noch mehr bemerkbar machen, da sie vielfach nicht schon beim Beginne, sondern erst im Laufe des Jahres 1890 eingeführt worden sind. Zum Theil ist die Erhöhung der Durchschnittskrankenzulagen auch auf die im Jahre 1890 eingetretene allgemeine Steigerung der Arbeitslöhne, welche zugleich eine Mehreinnahme an Beiträgen der Mitglieder und der Verwaltung ergeben hat, zurückzuführen.

Bei den Krankengeldaufwendungen sind auch diejenigen Krankenzulagen nachzuweisen, welche den bei der Arbeit verletzten Mitgliedern der weniger, als zwei Drittel des Lohnes, als Krankengeld gewährenden Krankenkassen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze von der fünften Woche nach dem Unfälle ab auf Kosten der Eisenbahnverwaltung zu gewähren und von letzterer erstattet sind. Der in der Uebersicht der Ausgaben auffallende erhebliche Unterschied zwischen den Durchschnittssätzen

¹⁾ Bei allen Betriebskrankenstellen des Reichsgebietes 1,05 *M* im Jahre 1889.

des Krankengeldes bei den Betriebskrankenkassen (5,72 \mathcal{M} für je ein Mitglied im Jahre 1890) und bei den Werkstättenkrankenkassen (11,96 \mathcal{M} für je ein Mitglied im Jahre 1890) findet darin seine Erklärung, daß einerseits die zumeist handwerksmäßig geschulten und vielfach gegen Stücklohn beschäftigten Werkstättenarbeiter einen höheren Arbeitsverdienst, als die Betriebsarbeiter, erzielen und andererseits im Durchschnitt die Werkstättenarbeiter häufiger, als die Betriebsarbeiter, erkranken. Für einen Krankheitstag ergaben sich als durchschnittliches Krankengeld bei den Betriebsarbeitern 1,03 \mathcal{M} und bei den Werkstättenarbeitern 1,47 \mathcal{M} .

Die Wöchnerinnenunterstützungen haben zum ersten Male seit Beginn der Wirksamkeit der Krankenkassen eine beträchtlichere Ausgabe verursacht, indem im Jahre 1890 eine Anzahl von Eisenbahnkrankenkassen gemäß § 21 Ziffer 5 des Krankenversicherungsgesetzes ihre Satzungen dahin erweitert haben, daß nicht nur, wie auch früher, die den Kassen als Mitglieder angehörigen weiblichen Personen, sondern auch die Ehefrauen der Kassenmitglieder bei ihrer Niederkunft eine tägliche Unterstützung erhalten. Seitens der Kassenverwaltung ist in dieser Beziehung den aus den Kreisen der Kassenmitglieder geäußerten Wünschen Rechnung getragen worden.

Neben dem Aufwande an Krankengeld haben auch die Kosten der Kur und Verpflegung solcher erkrankter Kassenmitglieder, welche zur besseren Pflege und rascheren und nachhaltigeren Genesung und Heilung in Krankenhäusern oder anderen Heilanstalten untergebracht gewesen sind, sich mäßig erhöht.

Die verhältnißmäßig bedeutende Summe von rund 416 200 \mathcal{M} (372 000 \mathcal{M} im Vorjahre) ist an Sterbegeldern als Beihilfen zu den Beerdigungskosten verstorbener Kassenmitglieder und verstorbener Familienangehörigen von Kassenmitgliedern gezahlt worden. Durchschnittlich sind bei jedem der 2 273 Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern 63,4 \mathcal{M} (60 \mathcal{M} im Jahre 1889 und 58 \mathcal{M} im Jahre 1888)¹⁾ und bei jedem der 12 186 Sterbefälle in den Familien der Kassenmitglieder 22,34 \mathcal{M} (21,3 \mathcal{M} im Jahre 1889 und 20,5 \mathcal{M} im Jahre 1888) zur Zahlung gekommen. Diese Steigerung der Durchschnittssätze ist hauptsächlich dadurch herbeigeführt, daß in den letzten Jahren bei vielen Kassen die satzungsmäßigen Sätze des Sterbegeldes auf den Wunsch der Kassenmitglieder erhöht worden sind. Bemerkenswerth ist, daß die Eisenbahnkrankenkassen an Sterbegeldern bei Todesfällen in den Familien der Kassenmitglieder insgesamt fast doppelt so viel aufwenden, als bei den Todesfällen unter den Kassenmitgliedern selbst.

¹⁾ In Wirklichkeit stellt sich der Durchschnittsbetrag des gezahlten Sterbegeldes noch etwas höher, weil in der Zahl der Verstorbenen auch die durch Unfälle Getödteten mit berücksichtigt sind, den Hinterbliebenen dieser Getödteten aber vielfach das Sterbegeld unmittelbar aus dem Eisenbahnbetriebsfond gezahlt sein wird.

Da die Kosten der Rechnungs- und Kassenführung satzungsmäßig die Eisenbahnverwaltung bestreitet, so sind die Verwaltungskosten, soweit solche als Entschädigungen der Vertreter der Kassenmitglieder für entgangenen Arbeitsverdienst und für Auslagen bei Reisen in Angelegenheiten der Krankenkassen, Kosten von Drucksachen, welche nur für Kassenmitglieder und deren Vertreter bestimmt sind, u. dergl. den Krankenkassen zur Last fallen, verhältnißmäßig gering. Die sonstigen Ausgaben, unter welchen auch die zurückerstatteten Beiträge und Eintrittsgelder enthalten sind, sind ebenfalls nicht beträchtlich.

Die Gesamtvermögensbestände am Schlusse des Jahres 1890 und die in diesem Jahre erzielten Ueberschüsse ergeben sich aus der nachstehenden Uebersicht:

	Betriebs- krankenkassen		Werkstätten- krankenkassen		Betriebs- und Werkstätten- krankenkassen	
	über- haupt	durch- schnittl. für ein Mitglied	über- haupt	durch- schnittl. für ein Mitglied	über- haupt	durch- schnittl. für ein Mitglied
	M	M	M	M	M	M
Gesamtvermögen (einschließlich des Reservefonds) am 1. Januar 1890	3 624 994	26,09	1 180 747	31,12	4 805 741	27,16
Gesamtvermögen (einschließlich des Reservefonds) in Baar, Werthpapieren, Bankanlagen u.s.w. am 1. Januar 1891	4 164 198	27,31	1 311 116	31,67	5 475 314	28,34
Ueberschuß des Jahres 1890	539 204	3,56	190 369	3,25	669 573	3,51
Dagegen betrug der Ueberschuß im Jahre 1889	—	4,41	—	4,43	—	4,40
1888	—	4,44	—	5,63	—	4,70
1887	—	3,74	—	5,23	—	4,06
1886	—	2,93	—	3,03	—	3,00
1885	—	3,30	—	3,60	—	3,52

Der Ueberschuß ist hiernach bei den Eisenbahnkrankenkassen im Ganzen genommen in den letzten Jahren geringer gewesen, als in den Vorjahren. Dies hat fast ausschließlich darin seinen Grund, daß viele Krankenkassen ihre satzungsmäßigen Leistungen erhöht und erweitert

haben und bei einer nicht unbeträchtlichen Anzahl von Krankenkassen auf Erzielung von Ueberschüssen überhaupt nicht mehr Bedacht zu nehmen ist, da ein dem Höchstbetrage des Reservefonds entsprechendes Vermögen bereits vorhanden ist. Der Höchstbetrag des Reservefonds ist gesetzlich aus dem Grunde beschränkt, weil es bei den Krankenkassen der Ansammlung überreicher Vermögensbestände, wie es z. B. bei den Pensions-, Alters- und Hinterbliebenenversorgungskassen nothwendig ist, bei welchen die Kassenbelastungen stets erst bei dem Anscheiden des Mitgliedes aus den Kassen in die Erscheinung treten, nicht bedarf.

Die nachstehende Zusammenstellung gewährt ein Bild über die alljährliche Zunahme des Gesamtvermögens der Eisenbahnkrankenkassen:

Gesamtes Vermögen ¹⁾ am	Betriebs- krankenkassen		Werkstätten- krankenkassen		Betriebs- und Werkstätten- krankenkassen	
	über- haupt	durch- schnittl. für ein Mitglied	über- haupt	durch- schnittl. für ein Mitglied	über- haupt	durch- schnittl. für ein Mitglied
	„	„	„	„	„	„
1. Januar 1886	1 540 508	—	499 700	—	2 040 208	13,30
1. „ 1887	1 900 054	—	607 908	—	2 507 962	16,07
1. „ 1888	2 441 002	20,16	806 284	22,30	3 247 286	20,65
1. „ 1889	3 014 757	23,31	1 012 454	27,77	4 027 211	24,30
1. „ 1890	3 624 994	26,09	1 180 747	31,12	4 805 741	27,16
1. „ 1891	4 164 198	27,60	1 311 116	32,71	5 475 314	28,70

Das nachgewiesene Gesamtvermögen der Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen vertheilt sich, wie aus der Spalte 35 der Anlage C ersichtlich ist, nicht gleichmäßig auf die einzelnen Krankenkassen. Bei etwa einem Viertel aller Kassen hat das Vermögen die zulässige Höchstgrenze des Reservefonds erreicht, während die übrigen Kassen — bis auf 13 — über Reservefonds verfügen, welche die Höchstgrenze nahezu erreichen, jedenfalls aber mehr als eine einmalige Jahresausgabe — der anzusammelnde Mindestbetrag des Reservefonds — betragen; nur 13 Kassen, 4 Betriebs- und 9 Werkstättenkrankenkassen, (gegen 18 am Schlusse des

¹⁾ Bei der Ermittlung des auf ein Mitglied entfallenden Betrages des Vermögens ist die durchschnittliche tägliche Mitgliederzahl zu Grunde gelegt. Bei sämtlichen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes betrug der Vermögensbestand am Schlusse des Jahres 1888 durchschnittlich 20,37 „ und am Schlusse des Jahres 1889 durchschnittlich 22,11 „ für ein Kassenmitglied.

Jahres 1889 und 26 am Schlusse des Jahres 1888) hatten einen Reservefonds im Mindestbetrage noch nicht voll angesammelt, indessen die vorgeschriebenen Rücklagen bewirkt und werden in wenigen Jahren ebenfalls über hinreichende Vermögensbestände verfügen. Trotz des Sinkens des Tageswerthes der Werthpapiere ist eine Verminderung des Vermögens nicht eingetreten. Die Wirksamkeit und die Entwicklung der Eisenbahnbetriebs- und Werkstättenkrankenkassen darf hiernach auch für das Jahr 1890 als eine nach allen Richtungen erspriefliche und wirthschaftlich günstige bezeichnet werden, wozu zum nicht geringen Theile die wirksame Mitbetheiligung der Vertreter der Kassenangehörigen beigetragen haben wird. Bei den steten Verbesserungen und Erweiterungen der satzungsmässigen Leistungen der Krankenkassen wird den Kassenmitgliedern und ihren Familien eine stets umfassendere Krankenfürsorge zu Theil werden können.

Die Fürsorge für erkrankte Arbeiter der Eisenbahnnenausbauausführungen ist vielfach mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft, da die Baustellen beim Fortschreiten des Baues veränderlich sind und häufig entfernt von Orten liegen, an denen sich Aerzte oder Krankenanstalten befinden; an abgelegenen Baustellen haben im Jahre 1890 wie in den früheren Jahren mehrfach zur Verpflegung der Erkrankten und Sicherstellung des Heilverfahrens besondere Lazarethe eingerichtet und unterhalten werden müssen. Die Arbeiter mancher Bauten gehören der Mehrzahl nicht zu der ansässigen Bevölkerung und wechseln deshalb öfter in der Beschäftigung. Endlich ist die Bauhätigkeit überhaupt nur eine vorübergehende, sodafs ständige Baukrankenkassen nicht eingerichtet werden können.

Im Jahre 1890 waren die Eisenbahnbauarbeiter nur zum Theil bei besonders errichteten Eisenbahnbaukrankenkassen versichert. Bei Bauausführungen von geringerem Umfange und kürzerer Dauer ist von der Errichtung besonderer Kassen mehrfach abgesehen und der Krankenversicherungspflicht durch Betheiligung bei Orts- und anderen Krankenkassen genügt worden. Im Direktionsbezirke Elberfeld haben nur für die von den Unternehmern beschäftigten Bauarbeitern besondere Baukrankenkassen bestanden, die von der Eisenbahnbauverwaltung unmittelbar beschäftigten Arbeiter aber, sofern sie nicht den Eisenbahnbetriebs- oder Werkstättenkrankenkassen angehört haben, in Erkrankungsfällen Unterstützungen gemäß § 171 des Krankenversicherungsgesetzes (im Gesamtbetrage von 1140 \mathcal{M} gegen 794 \mathcal{M} im Vorjahre) aus dem Eisenbahnbaufonds gezahlt erhalten. Im Jahre 1890 sind überhaupt 56 Eisenbahnbaukrankenkassen in Wirksamkeit gewesen; 40 Kassen bestanden bereits zu Anfang des Jahres. 16 Kassen wurden neu errichtet und 23 Kassen nach beendigter Bauhätigkeit

keit wieder geschlossen. Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen ist bereits in der Uebersicht auf S. 987 mitangegeben. Die Zahl der ebenfalls mitberücksichtigten weiblichen Kassenmitglieder betrug in der Zeit der umfangreichsten Bauthätigkeit etwa 300.

An Erkrankungsfällen und Krankheitstagen wurden bei den Eisenbahnbaukrankenkassen gezählt:

	Erkrankungsfälle		Krankheitstage		
	über- haupt	auf ein Mitglied	über- haupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall
im Jahre 1890 . .	4 189	0,55	71 740	9,38	17,06
dagegen „ „ 1889 . .	5 562	0,50	92 780	8,41	16,68
„ „ „ 1888 ¹⁾ . .	5 553	0,53	98 270	9,41	17,70

Die Zahl der Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern betrug 71, d. s. auf je 100 Mitglieder 0,94 gegen 1,03 im Vorjahre.

Die Einnahmen setzten sich zusammen	Betrag (1890) „	Durchschnittlich für ein Mitglied		
		1890 „	1889 „	1888 „
aus Beständen aus den Vorjahren . . .	59 558	7,50	4,78	3,43
„ Zinsen der Bestände	2 098	0,28	0,29	0,01
„ laufenden Beiträgen der Mitglieder, Banverwaltung und Unternehmer . .	160 074	20,93	20,49	21,31
„ außerordentlichen Zuschüssen sowie aus Vorschüssen der Banverwaltung und Unternehmer	3 719	0,46	1,03	1,24
„ Ersatzleistungen für gewährte Unter- stützungen	1 686	0,22	0,29	0,33
„ Geldstrafen und anderen Einnahmen .	675	0,09	0,11	0,31
und betragen insgesamt	227 810	29,63	26,79	26,68
dagegen im Jahre 1889	295 609	—	—	—
„ „ „ 1888	278 584	—	—	—
„ „ „ 1887	252 724	—	—	—

¹⁾ Bei allen Bankkrankenkassen des Reichsgebietes kamen durchschnittlich im Jahre 1888 auf 1 Mitglied 0,63 Erkrankungsfälle, 8,32 Krankheitstage und 26,90 „ Einnahme, auf 1 Erkrankungsfall 12,7 Krankheitstage. Im Jahre 1889 auf 1 Mitglied 0,53 Erkrankungsfälle, 8,31 Krankheitstage und 26,07 „ Einnahme, auf 1 Erkrankungsfall 15,4 Krankheitstage.

Der für ein Mitglied zu den Bankrankenkassen zu entrichtende Beitrag betrug zumeist 3 Hunderstel, bei einer Anzahl von Kassen jedoch auch mehr und zwar bis zu $4\frac{1}{2}$ Hundertstel des durchschnittlichen Tagelohnes. Gleichwohl blieben bei den besonderen Schwierigkeiten, mit welchen die Krankenfürsorge für das Bauarbeiterpersonal verknüpft ist, nicht selten die Einnahmen hinter den Ausgaben der Kassen zurück, sodaß seitens der Bauunternehmer und der Bauverwaltung mehrfach Vorschüsse und außerordentliche Zuschüsse gewährt werden mußten.

An Ausgaben hatten die Eisenbahnbaukrankenkassen im Jahre 1890 zu leisten:

	Betrag	durchschnittlich auf ein Mitglied	gegenüber den Eisenbahn-Betriebs- und Werkstättenkrankenkassen	Im Jahre 1889 kamen auf ein Mitglied
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
für ärztliche Behandlung	41 290	5,11	— 0,38	4,93
„ Arznei und sonstige Heilmittel	22 615	2,96	+ 0,56	2,45
Krankengeld	64 502	8,44	+ 1,56	7,04
Wöchnerinnenunterstützung . .	58	0,01	—	—
für Kur und Verpflegung in Krankenanstalten und Lazarethen .	30 444	3,99	+ 3,05	4,64
Sterbegeld	2 338	0,31	— 0,44	0,23
an Ersatzleistungen für anderweit gewährte Unterstützungen . .	135	0,02	—	0,05
Verwaltungskosten, persönliche .	1 248	0,16	+ 0,09	0,23
„ „ sächliche . .	1 477	0,19	+ 0,15	0,19
an sonstigen Kosten, insbesondere an Unterstützungen nach Vollendung der Banten	6 403	0,83	+ 0,42	0,34
zusammen	170 519	22,52	—	—
dagegen im Jahre 1889	236 111	—	—	20,34
„ „ „ 1888	225 814	—	—	—
„ „ „ 1887	203 304	—	—	—

Die satzungsmäßigen Leistungen der Baukrankenkassen deckten sich fast überall mit den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestleistungen; insbesondere erstreckte sich die Krankenfürsorge nur auf die Dauer von 13 Wochen und nicht auch auf die Familienangehörigen der Kassenmitglieder.

Bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebiets kamen im Jahre 1889 durchschnittlich an Krankheitskosten 19,18 \mathcal{M} auf ein Mitglied, 37,61 \mathcal{M} auf einen Erkrankungsfall und 2,37 \mathcal{M} auf einen Krankheitstag. Dem gegenüber betrugen die Krankheitskosten der Eisenbahnbaukrankenkassen durchschnittlich im Jahre 1889: 19,36 \mathcal{M} auf ein Mitglied, 38,47 \mathcal{M} auf einen Erkrankungsfall und 2,30 \mathcal{M} auf einen Krankheitstag, im Jahre 1890: 21,12 \mathcal{M} auf ein Mitglied, 38,63 \mathcal{M} auf einen Erkrankungsfall und 2,25 \mathcal{M} auf einen Krankheitstag.

Das Sterbegeld belief sich auf durchschnittlich 33 \mathcal{M} (im Vorjahre 32 \mathcal{M}) für einen Todesfall und das Krankengeld auf durchschnittlich 0,94 \mathcal{M} (im Vorjahre 0,84 \mathcal{M}) für einen Krankheitstag.

Etwa 5 700 \mathcal{M} blieben am Schlusse des Jahres 1890 bei den Baukrankenkassen verfügbar.

3. Die Unfallversicherung.

Als Unterlagen für die Darstellung der Ergebnisse der Unfallversicherung bei den preussischen Staatsbahnen im Kalenderjahre 1890 sind die Nachweisungen verwendet, welche von den elf Eisenbahndirektionen als staatlichen Ausführungsbehörden dem Reichsversicherungsamte eingereicht sind. Nach diesen Nachweisungen hat die Zahl derjenigen unfallversicherungspflichtigen Personen, welche im Jahre 1890 durchschnittlich täglich in den nach dem Unfallversicherungsgesetze vom 6. Juni 1884 und dem Gesetze über die Ausdehnung der Unfallversicherung vom 28. Mai 1885 der Unfallversicherungspflicht unterliegenden Betrieben der preussischen Staatseisenbahnen beschäftigt gewesen sind, sich auf 190 361 gegenüber 174 098 im Jahre 1889 und 164 255 im Jahre 1888 belaufen. Es sind dies alle im äusseren Bahn- und Werkstättenbetriebe im weitesten Sinne des Wortes, sowie alle unmittelbar von der Eisenbahnverwaltung bei den für Staatsrechnung ausgeführten Neu-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten im Arbeiterverhältnisse ständig oder vorübergehend beschäftigt gewesen Personen. Diese Durchschnittszahl der unfallversicherungspflichtigen Personen ist etwas geringer, als die in zweiten Theile angegebenen Durchschnittszahlen der Mitglieder von Eisenbahnbetriebs-, Werkstätten- und Baukrankenkassen, weil einerseits zwar an den Krankenkassen lediglich vorübergehend auf weniger, als einer Woche, zur Beschäftigung herangezogenen Personen nicht theilnehmen, andererseits aber Mitglieder der Krankenkassen, z. B. die mit dem Reinigen der Büreaus beschäftigten Personen der Unfallversicherungspflicht nicht unterliegen und weil die Unfallfürsorge der bei den Baukrankenkassen der Eisenbahnverwaltung beteiligten Arbeiter der Bauunternehmer diesen letzteren und den betreffenden Berufsgenossenschaften obliegt.

Für den Bezirk einer jeden Eisenbahndirektion bestand, wie bisher, ein Schiedsgericht; jedem Schiedsgericht gehörten je zwei Beisitzer und je zwei stellvertretende Beisitzer aus der Zahl der versicherten Personen und aus der Zahl der höheren Eisenbahnbeamten an, den Vorsitz führten Beamte anderer Staatsverwaltungszweige. Von den versicherten Personen waren überhaupt 170 Vertreter behufs Vornahme der Beisitzerwahlen gewählt.

In Folge von 2 663 Verletzungen und Tödtungen standen zum Beginne des Jahres 1890 Entschädigungen zur Zahlung; 1 189 Verletzungen und Tödtungen gegenüber 962 im Jahre 1889, 899 im Jahre 1888 und 739 im Jahre 1887 machten im Laufe des Jahres 1890 die Festsetzung von Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze erforderlich. Die Zahl der Verletzungen und Tödtungen hat sich danach im letzten Jahre erheblich vermehrt. Die Steigerung entfiel, wie die nachstehende vergleichende Zusammenstellung zeigt, zum grössten Theile auf die schwereren Unfälle. Von den 1 189 Verunglückungen im Jahre 1890 hatten zur Folge:

	Zahl der Verletzungen im Jahre 1890	Auf je 100 Verunglückungen kamen durchschnittlich im Jahre				
		1890	1889	1888	1887	1886
eine nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit ¹⁾ . .	138	11,7	12,3	11,7	10,3	9,7
eine dauernde theilweise Erwerbsunfähigkeit . .	512	43,1	46,1	38,0	31,0	23,7
eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit . .	249	20,3	17,9	24,3	29,3	29,3
den Tod	290	24,3	23,7	25,4	29,0	37,6
zusammen	1 189	—	—	—	—	—

Die Getödteten hinterliessen 614 entschädigungsberechtigte Personen (gegenüber 611 im Jahre 1889 und 566 im Jahre 1888) und zwar 217 Wittwen, 379 Kinder und 18 Aszendenten. Unter den Verletzten befanden sich 4 erwachsene weibliche Personen und ein jugendlicher Arbeiter unter 16 Jahren.

Die nachstehende Tafel giebt eine Uebersicht über die Vertheilung aller Verletzungen, aus deren Anlaß die Festsetzung von Entschädigungen im Jahre 1890 stattgefunden hat, an, die im Eisenbahndienste unterschiedenen hauptsächlichsten Dienstzweige.

¹⁾ Hinsichtlich der Gesichtspunkte, welche bei der Eintheilung der Verletzungen auf die verschiedenen Arten leitend gewesen sind, wird auf die Anmerkung auf S. 1000 des Archivs für Eisenbahnen 1890 verwiesen.

Es entfielen	auf den eigen- lichen Be- triebs- dienst	auf die Werk- stätten	auf die Gas- an- stalten	auf die Bau- aus- füh- rungen	auf sämt- liche Be- triebe
a) durchschnittlich täglich beschäftigte unfallver- sicherungspflichtige Personen	146 761	39 994	227	3 379	190 361
b) Verletzungen, in Folge deren im Jahre 1890 Ent- schädigungen festgestellt sind:					
mit vorübergehender Erwerbsunfähigkeit . .	99	34	—	5	138
auf je 1000 versicherte Personen 1890	0,68	0,85	—	1,48	0,72
" " 1000 " " 1889	0,61	0,94	—	0,63	0,64
" " 1000 " " 1888	0,58	0,86	—	0,63	0,64
" " 1000 " " 1887	0,43	0,71	—	0,58	0,50
" " 1000 " " 1886	0,31	0,39	—	0,78	0,34
mit dauernder theilweiser Erwerbsunfähigkeit	382	124	—	6	512
auf je 1000 versicherte Personen 1890	2,60	3,10	—	1,77	2,60
" " 1000 " " 1889	2,59	2,38	—	3,56	2,55
" " 1000 " " 1888	2,13	2,08	—	0,83	2,04
" " 1000 " " 1887	1,60	1,61	—	1,74	1,44
" " 1000 " " 1886	0,83	0,67	4,85	0,40	0,80
mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit .	206	40	—	3	249
auf je 1000 versicherte Personen 1890	1,40	1,00	—	0,89	1,31
" " 1000 " " 1889	0,98	1,02	—	1,05	0,99
" " 1000 " " 1888	1,42	1,23	—	0,83	1,36
" " 1000 " " 1887	1,49	0,97	—	1,44	1,38
" " 1000 " " 1886	1,05	0,91	—	1,56	1,03
mit tödtlichem Ausgange	271	16	—	3	290
auf je 1000 versicherte Personen 1890	1,85	0,40	—	0,99	1,52
" " 1000 " " 1889	1,65	0,21	—	0,42	1,31
" " 1000 " " 1888	1,77	0,19	—	0,63	1,30
" " 1000 " " 1887	1,66	0,36	—	0,58	1,3
" " 1000 " " 1886	1,61	0,21	—	1,31	1,31
zusammen b)	958	214	—	17	1189
auf je 1000 versicherte Personen 1890	6,58	5,35	—	5,03	6,52
" " 1000 " " 1889	5,83	4,45	—	5,66	5,53
" " 1000 " " 1888	5,50	4,38	—	2,92	5,41
" " 1000 " " 1887	4,98	3,65	—	4,34	4,67
" " 1000 " " 1886	3,82	2,18	4,85	3,95	3,41
c) entschädigungsberechtigte Hinterbliebene der Ge- tödteten:					
Wittwen	201	13	—	3	217
Kinder	342	27	—	10	379
Azendenten	16	2	—	—	18
zusammen c)	559	42	—	13	614
im Jahre 1889	575	28	—	8	611
" " 1888	537	19	—	10	566
" " 1887	522	16	—	6	544

Bei der Aufstellung dieser Tafel sind die von den versicherten Personen erlittenen Unfälle in denjenigen Jahren berücksichtigt, in welchen aus ihrem Anlasse die Unfallentschädigungen zuerst festgesetzt sind. Auch nach dieser Tafel hat die Zahl der auf die einzelnen Jahre entfallenen Verunglückungen sich im Verhältniß zur Gesamtzahl der Versicherten stetig gesteigert. Im letzten Jahre hat insbesondere die Zahl der Unfälle mit tödtlichem Ausgange oder mit hinterlassener dauernder gänzlicher Erwerbsunfähigkeit sowohl im eigentlichen Betriebs- als auch im Werkstättendienste nicht unbeträchtlich zugenommen. Mehr als 7 Verletzungen und Tötungen auf je 1000 versicherte Arbeiter sind im letzten Jahre in den Eisenbahndirektionsbezirken Altona, Berlin, Bromberg und Elberfeld vorgekommen. Die durchschnittliche Anzahl der bei den preussischen Staatseisenbahnen nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle — auf je 1000 versicherte Personen kamen 4,67 Unfälle im Jahre 1887, 5,47 im Jahre 1888, 5,93 im Jahre 1889 und 6,24 im Jahre 1890 — übersteigt die Durchschnittsziffern — 4,14 im Jahre 1887, 4,35 im Jahre 1888 und 4,71 im Jahre 1889 — welche sich bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamts an den Reichstag insgesamt ergeben haben, bleibt aber hinter der Durchschnittszahl einer größeren Anzahl dieser Berufsgenossenschaften zurück. Beispielsweise hatten von den bedeutenderen Berufsgenossenschaften eine höhere Durchschnittsziffer und zwar:

	1887	1888	1889
die Nordwestliche Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft mit	5,49	5,55	6,66
„ Norddeutsche Holz- „	4,89	6,11	7,04
„ Mülerei- „	6,23	7,20	7,48
„ Speditions-, Speicherei- und Kellerei- „	6,33	10,09	9,51
„ Fuhrwerks- „	8,08	9,41	10,16
„ Knappschafts- „	8,30	7,69	8,43
„ Rheinisch-Westf. Hütten- u. Walzwerk- „	6,85	9,17	9,93
„ Brauerei- und Mälzerei- „	9,08	10,75	10,68

Verletzten und Getödteten auf je 1000 Versicherte.¹⁾

Die Zahl der Verletzungen und Tötungen, über welche nach den Ausführungsvorschriften zu den Unfallversicherungsgesetzen überhaupt eine Unfallanzeige erstattet worden ist, hat betragen:

¹⁾ Die Durchschnittszahlen sind aus den Veröffentlichungen des Reichsversicherungsamts entnommen; sie sind unter Zugrundelegung der durchschnittlichen jährlichen Arbeitszeit gefunden, während welcher die Personen einer Gefährdung in unfallversicherungspflichtigen Betrieben ausgesetzt waren. Da diese Zeit nicht in allen Betrieben die gleiche ist, so bieten die ermittelten Durchschnittsziffern, worauf das Reichsversicherungsamt aufmerksam macht, zu Vergleichen über die Gefährlichkeit der Betriebe nur einen ungefähren Anhalt.

in dem Jahre	insge- sammt	durch- schnittlich auf 1000 Versicherte	d a v o n f ü r			
			Betriebsarbeiter		Werkstättenarbeiter	
			überhaupt	durch- schnittlich auf 1000 Versicherte	überhaupt	durch- schnittlich auf 1000 Versicherte
1888 . .	5 302	32,23	3 871	31,41	1 435	40,00
1889 . .	6 571	37,74	4 664	35,38	1 806	48,44
1890 . .	7 782	40,88	5 731	39,05	2 000	50,01

Die Anzahl der danach insgesamt vorgekommenen Unfälle hat sich ebenfalls gegenüber den Vorjahren in der Gesamtzahl und im Verhältnis zur Gesamtzahl der Versicherten nicht unerheblich gesteigert. Von je 1000 dieser Unfallanzeigen hatten im Jahre 1890 rund 153 die Gewährung von Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze zur Folge.

Ueber die Gegenstände und Vorgänge, bei welchen sich die Unfälle, aus deren Anlaß Entschädigungen in den Jahren 1889 und 1890 festgesetzt sind, ereignet haben, giebt die folgende Uebersicht Aufschluß; in derselben sind die Zahlen aus den Jahren 1889 in Klammern gesetzt.

Gegenstände und Vorgänge	Zahl der Tödtungen und Verletzungen			
	Betrieb	Werk- stätten	Ban	ins- gesamt
Motoren, Transmissionen, Arbeitsmaschinen	1 (4)	25 (16)	— (—)	26 (20)
Fahrstühle, Aufzüge, Krane n. dergl. .	1 (1)	4 (—)	— (—)	5 (1)
Dampfkessel, Spreng- oder fenergefährliche Stoffe n. dergl.	2 (5)	12 (4)	— (1)	14 (10)
Zusammenbruch, Herab- und Umfallen von Gegenständen	29 (21)	13 (13)	3 (4)	45 (38)
Fall von Leitern, Treppen u. s. w. . . .	121 (95)	27 (16)	2 (3)	150 (114)
Auf-, Abladen, Heben, Tragen von Lasten	126 (98)	14 (24)	5 (8)	145 (130)
Ueberfahren durch Fuhrwerke	2 (5)	1 (—)	1 (2)	4 (7)
Im Eisenbahnbetriebe (Ueberfahren u. s. w.)	623 (489)	10 (12)	2 (6)	635 (507)
Handwerkzeug (einfache Geräthe) . . .	28 (19)	87 (70)	2 (8)	117 (99)
Sonstige Gegenstände und Vorgänge . .	25 (32)	21 (11)	2 (—)	48 (48)
zusammen	958 (769)	214 (166)	17 (27)	1 189 (962)

Beim Betriebe der Gasanstalten der Staatseisenbahnverwaltung sind Unglücksfälle, welche die Festsetzung von Entschädigungen an Arbeiter oder Hinterbliebene von Arbeitern erforderlich machten, im Jahre 1890 nicht vorgekommen.

Die Ausgaben, welche für das Kalenderjahr 1890 durch unmittelbare Zahlung oder durch Erstattungen an die Post und an die Krankenkassen als Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze aus dem Betriebsfonds der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen zu leisten gewesen sind, ergeben sich im Einzelnen aus der umstehend abgedruckten Tafel, welche zugleich eine Vergleichung mit den Ergebnissen früherer Jahre enthält:

Die sämtlichen Ausgaben unter den Ziffern 1 bis 12 umfassen nur solche Entschädigungsbeträge, welche, abgesehen von den Entschädigungen aus Anlaß tödtlicher Unfälle, nach Ablauf der ersten dreizehn Wochen nach dem Unfälle entstanden sind, insbesondere sind bei den Heilungskosten die vom Beginne der fünften Woche nach dem Eintritt des Unfalles ab bis nach Ablauf der dreizehnten Woche von der Eisenbahnverwaltung zu gewährenden Krankengeldzuschüsse in solchen Fällen, in welchen die Krankenkassen den Verletzten weniger, als zwei Drittel des Arbeitsverdienstes, als Krankengeld zahlen, außer Betracht geblieben. Solche Mehrbeträge fallen bei den gewerblichen Betrieben nicht den Berufsgenossenschaften, sondern den einzelnen Betriebsunternehmern zur Last und kommen daher in den vom Reichsversicherungsamte veröffentlichten Rechnungsübersichten der Berufsgenossenschaften ebenfalls nicht zur Erscheinung.

Die Durchschnittsbezüge an Renten für Verletzte, sowie für Wittwen, Kinder und Aszendenten erreichen im Jahre 1890 die Durchschnittssätze des Vorjahres nicht. Aus dieser Erscheinung lassen sich aber Rückschlüsse über die wirkliche durchschnittliche Höhe der Jahresrenten nicht herleiten, weil bei dem Ueberwiegen des Zugangs über den Abgang an Empfangsberechtigten für einen erheblichen Theil der in der Spalte 2 der Uebersicht mitgezählten Personen die Rente nur für einen Theil des Jahres gezahlt ist, und weil überdies mehrere Rentenempfänger in Folge des Wechsels ihres Wohnorts von verschiedenen Ausführungsbehörden, also doppelt berücksichtigt sind, während unter den Ausgaben nur die wirklich gezahlten Rentenbeträge erscheinen. Einen ungefähren Maßstab für die durchschnittliche Höhe der Wittwenrenten bieten indessen die Abfindungen der Wittwen bei ihrer Wiederverheirathung. Im Jahre 1890 erhielten 47 Wittwen, welche eine neue Ehe eingingen, eine Abfindung von zusammen 20 347 \mathcal{M} , das sind durchschnittlich 432,92 \mathcal{M} . Da die Abfindungen auf den dreifachen Betrag der Jahresrente der Wittwe bemessen sind, so hat mithin die Jahresrente der bezeichneten 47 Wittwen durch-

(s. S. 1013)

1	2	3	4	5	6	7	8
Bezeichnung der Ausgaben	Zahl der Personen an oder für welche im Jahre 1890 Zahlungen zu leisten waren	Betrag der Ausgaben					
		überhaupt 1890	auf je eine der in Spalte 2 bezeich- neten Personen				
			1886	1887	1888	1889	1890
		M.	M.	M.	M.	M.	M.
A. Erwerbsunfähigkeit:							
1. Kosten des Heilverfahrens . .	713	42 974	59,08	73,34	85,74	61,71	60,28
2. Renten der Verletzten . . .	2 809	764 700	204,90	276,60	307,90	289,28	272,32
3. Abfindungen an Ausländer . .	—	—	—	—	—	390,00	—
B. Todesfälle:							
4. Beerdigungskosten	297	13 116	40,32	41,60	43,12	43,36	44,14
5. Renten der Wittwen Getödteter	886	113 254	94,96	123,32	122,14	129,40	127,94
6. Abfindungen bei der Wieder- verheirathung von Wittwen .	47	20 347	394,00	403,10	412,09	388,91	432,90
7. Renten der Kinder Getödteter	1 731	157 193	63,30	77,93	83,30	91,24	90,81
8. „ „ Aszendenten . .	60	7 182	121,36	188,90	144,62	134,33	119,70
C. Unterbringung in Kranken- anstalten:							
9. Renten der Ehefrauen der in Krankenhäusern untergebracht- ten Verletzten	117	3 129	27,29	30,28	27,33	21,30	26,74
10. Dergl. der Kinder	238	5 050	18,55	14,68	18,72	14,00	21,23
11. „ „ Aszendenten . . .	7	146	37,33	29,00	34,63	12,00	20,46
12. Kur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten	204	23 475	102,32	94,67	127,24	93,07	115,07
zusammen . .	7 109	1 150 566	—	—	—	—	—
Außerdem:							
13. Besondere Kosten der Fürsorge für die Verletzten während der ersten dreizehn Wochen . .	—	3 408	—	—	—	—	—
14. Kosten der Unfalluntersuchung, Schiedsgerichte u. dergl. . .	—	11 192	—	—	—	—	—
Endsumme . .	7 109	1 165 166	—	—	—	—	—
dagegen im Jahre 1889 . . .	5 445	893 475	—	—	—	—	—
„ „ „ 1888 . . .	3 856	648 943	—	—	—	—	—
„ „ „ 1887 . . .	2 779	381 358	—	—	—	—	—
„ „ „ 1886 . . .	1 452	133 348	—	—	—	—	—

schnittlich 144,31 \mathcal{M} betragen, während der für die Berechnung der Wittwenrenten maßgebend gewesene Jahresarbeitsverdienst der getödteten Arbeiter sich auf durchschnittlich 727 \mathcal{M} gestellt hat.¹⁾

Die auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleisteten Ausgaben zeigen gegenüber den Vorjahren wiederum eine erhebliche Steigerung, die der Hauptsache nach durch die Zunahme der Empfangsberechtigten, welcher ein entsprechender Abgang noch nicht gegenübersteht, verursacht ist. Wird die Steigerung der Gesamtausgaben in den einzelnen Jahren mit der Steigerung der Zahl der in denselben Jahren zur Festsetzung gelangten Entschädigungsfälle verglichen, so ergibt sich, daß die Steigerung betragen hat und zwar:

				an Ausgaben %	an Entschädi- gungsfällen %
im Jahre 1887 gegenüber dem Jahre 1886				186,00	35,00
" " 1888	"	"	1887	70,17	21,65
" " 1889	"	"	1888	38,03	7,01
" " 1890	"	"	1889	30,41	23,59

Diese Verhältnisziffern nähern sich immer mehr einer gleich hohen Steigerung der Entschädigungssummen und der Zahl der Verletzungen und Tödtungen. Einen Ueberblick über die Abnahme der aus den Vorjahren übernommenen Renten- n. s. w. Belastung gewährt die folgende Tafel.

Rech- nungs- jahr	Summa der im Rech- nungs- jahre gezahlten Entschädi- gungen \mathcal{M}	Die Summe setzt sich zusammen aus				
		den erstmalig im Rechnungs- jahr gezahlten Entschädigungs- beträgen \mathcal{M}	Weiterzahlungen für Ansprüche aus den Vorjahren			
			1885/86 \mathcal{M}	1887 \mathcal{M}	1888 \mathcal{M}	1889 \mathcal{M}
1885/86	133 268	133 268	—	—	—	—
1887	378 610	197 181	181 429	—	—	—
1888	639 331	260 741	165 232	213 358	—	—
1889	882 477	292 314	157 092	187 588	245 483	—
1890	1 150 566	369 353	140 799	171 265	206 832	262 317

¹⁾ Als durchschnittliches, zu den Krankenkassen veranlagtes Jahreslohn-
einkommen ist im zweiten Abschnitt dieser Arbeit der nicht wesentlich abweichende
Betrag von 722,6 \mathcal{M} ermittelt worden. (Fortsetzung des Textes auf S. 1028).

Anlage A.

**Übersicht über die Mitglieder, Ruhe-lohn- und Rentenempfänger bei der Betriebs-
arbeiterpensionskasse vom 1. April bis 31. Dezember 1890.**

(Ge- burts- zeit ¹⁾)	Zahl der Mitglieder					Zahl der (a) Ruhe-lohn- und (b) Renten- empfänger										Zahl der im Laufe des Jahres verstorbenen Mitglieder und Ruhe-lohn- empfänger, welche hinter- ließen	
	am Jahres- anfang	im Jahre neu einge- treten	im Jahre ge- storben		am Jahres- schlusse	am Jahres- anfang	im Jahre in Zu- gang ge- kommen		im Jahre ge- storben		wieder arbeits- fähig ge- worden		am Jahres- schlusse		Wittwen Kinder u. 15 Jahre		
			durch Un- fall	aus an- deren Ue- rsachen			a	b	a	b	a	b	a	b			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1803/04	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
1804/05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1805/06	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
1806/07	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
1807/08	1	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
1808/09	1	—	—	—	1	8	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
1809/10	1	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
1810/11	5	—	—	—	4	1	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—
1811/12	2	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
1812/13	3	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
1813/14	13	—	—	2	11	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1
1814/15	15	—	—	—	14	5	1	1	—	1	—	—	—	5	1	1	—
1815/16	21	—	—	1	20	7	1	—	—	1	—	—	—	7	1	—	—
1816/17	19	—	—	—	18	14	1	1	—	1	—	—	—	14	1	1	—
1817/18	28	2	—	2	26	13	2	2	—	2	—	—	—	14	2	3	—
1818/19	70	1	1	4	64	20	1	2	—	—	—	—	—	20	1	5	1
1819/20	84	—	—	4	76	19	2	1	—	1	—	—	—	20	2	4	—
1820/21	82	2	—	5	74	15	1	2	—	—	—	—	—	15	2	5	—
1821/22	103	1	—	1	99	16	3	2	1	—	—	—	—	18	4	1	—
1822/23	148	2	1	—	144	28	2	2	1	—	—	—	—	30	3	—	—
1823/24	169	4	1	4	159	20	1	3	3	1	—	—	—	22	4	6	1
1824/25	181	1	2	6	161	10	3	6	1	3	—	—	—	21	4	8	2
1825/26	185	6	—	3	178	21	2	3	2	2	—	—	—	22	4	4	1
1826/27	243	4	—	1	242	18	3	1	—	2	—	—	—	17	3	2	—
1827/28	267	3	1	6	258	14	3	1	—	—	—	—	—	15	3	6	—
1828/29	215	6	—	4	206	18	2	4	1	1	—	—	—	21	3	3	1
1829/30	313	13	—	8	306	22	4	5	4	1	1	—	—	26	7	9	5
1830/31	351	9	—	5	347	14	6	3	1	—	—	—	1	17	6	5	1
1831/32	353	13	—	3	356	12	4	3	1	1	—	—	—	14	5	3	—
1832/33	424	11	—	8	420	18	3	1	2	2	1	—	—	17	4	8	2
1833/34	486	13	1	8	481	14	3	4	1	—	—	—	—	18	4	9	5
1834/35	483	12	—	5	482	14	2	5	3	2	—	—	—	19	5	4	2
1835/36	544	20	1	7	581	16	6	3	1	—	—	1	1	16	6	9	3
1836/37	613	26	—	7	624	20	5	1	1	2	—	—	—	19	6	8	4
1837/38	745	24	—	10	747	14	1	4	1	1	—	—	—	17	2	11	7
1838/39	723	26	—	10	723	15	2	4	3	—	—	—	—	19	5	9	5
1839/40	829	36	2	3	842	10	3	6	1	1	—	—	—	15	4	5	6
1840/41	815	30	1	6	817	11	6	1	1	1	—	—	—	11	7	8	7
1841/42	978	46	—	10	979	6	4	2	1	1	—	—	—	7	5	8	8
1842/43	997	47	2	13	1012	4	6	—	—	—	—	—	—	4	6	13	11
1843/44	1081	45	1	9	1065	12	2	3	2	—	1	—	—	15	5	11	8

¹⁾ Vergl. Anmerkung auf der folgenden Seite.

Geburtszeit ¹⁾	Zahl der Mitglieder					Zahl der (a) Rnhelohn- und (b) Rentenempfänger										Zahl der im Laufe des Jahres verstorbenen Mitglieder und Rnhelohnempfänger, welche hinterliefen	
	am Jahresanfang	im Jahre neu eingetreten	im Jahre gestorben		am Jahres- schlusse	am Jahresanfang	im Jahre in Zu- gang ge- kommen		im Jahre ge- storben		wieder arbeits- fähig ge- worden		am Jahres- schlusse				
			durch Unfall	aus an- deren Ur- sachen			a	b	a	b	a	b	a	b			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1844/45	1 202	55	1	11	1 207	8	7	—	3	1	—	—	—	7	10	11	11
1845/46	1 328	57	—	6	1 314	13	2	2	1	2	—	—	—	13	3	7	4
1846/47	1 342	83	4	7	1 357	10	9	1	2	1	1	—	—	10	10	10	7
1847/48	1 419	62	—	7	1 389	6	6	2	1	—	—	—	1	8	6	7	6
1848/49	1 895	106	1	12	1 873	11	6	2	3	1	1	—	—	12	8	15	13
1849/50	1 889	123	1	8	1 890	13	13	2	1	1	—	—	—	14	14	9	8
1850/51	1 967	121	—	6	1 948	3	7	—	3	—	—	—	1	3	9	6	5
1851/52	2 167	180	2	8	2 171	9	6	—	3	—	—	—	—	9	9	8	8
1852/53	2 085	150	2	12	2 066	4	5	—	4	—	—	—	—	4	9	14	13
1853/54	2 248	222	2	8	2 285	5	11	1	2	—	—	—	—	6	13	9	7
1854/55	2 226	200	2	13	2 238	1	7	1	—	—	—	—	—	2	7	12	8
1855/56	2 361	251	3	9	2 406	4	8	—	5	—	—	—	—	4	13	10	9
1856/57	2 512	262	4	6	2 538	1	5	2	—	—	—	—	—	3	5	9	9
1857/58	2 879	310	6	6	2 921	1	9	—	12	—	—	—	—	1	21	8	7
1858/59	3 141	433	6	11	3 242	4	7	—	1	—	—	—	—	4	8	13	12
1859/60	3 149	422	6	16	3 216	1	7	—	2	—	—	—	—	1	9	17	11
1860/61	3 079	619	4	9	3 360	1	5	—	2	—	—	—	—	1	7	11	7
1861/62	2 908	660	1	8	3 282	—	7	1	1	—	—	—	—	1	8	6	5
1862/63	3 086	810	8	7	3 548	—	6	—	1	—	—	—	—	—	7	10	7
1863/64	2 700	1 101	6	9	3 494	—	7	—	1	—	—	—	—	—	8	8	7
1864/65	2 010	1 125	3	8	2 913	1	1	—	2	—	—	—	—	1	3	7	3
1865/66	1 328	1 088	3	3	2 301	—	4	—	2	—	—	—	—	—	6	—	—
1866/67	744	770	2	2	1 490	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
1867/68	262	562	—	1	815	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
1868/69	58	222	—	2	280	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
1869/70	19	54	—	1	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1870/71	1	8	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1871/72	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zus.	61 617	10 460	81	352	67 109	568	237	80	86	34	6	1	4	622	308	379	252

¹⁾ Die in der Zeit vom 1. Oktober eines Jahres bis Ende September des folgenden Jahres geborenen Arbeiter sind als eine Altersklasse gerechnet.

Die Gesamtzahl der Mitglieder deckt sich nicht genau mit den in der Abhandlung angegebenen Zahlen, weil in dieser Übersicht die in das Beamtenverhältnis übergetretenen, aber noch Beiträge entrichtenden Mitglieder der ehemaligen Arbeiterpensionskassen der Braunschweigischen Eisenbahn mitberücksichtigt sind.

Zu den Spalten 2—6 ist noch zu bemerken, daß sich der Abgang bei den Pensionskassen in Folge Anweisung eines Rnhelohnes oder einer Rente aus den Spalten 9 und 10 ergibt; der weitere Abgang entfällt auf die in Folge des Ausscheidens aus der Beschäftigung bei der Eisenbahn, sowie des Uebertritts in das Beamtenverhältnis oder in die Pensionskasse für die Werkstättenarbeiter angetretenen Mitglieder. In der Spalte 3 sind diejenigen Arbeiter nicht mitgezählt, welche aus der letztgenannten in die Pensionskasse der Betriebsarbeiter übernommen sind. In der Spalte 6 sind sie indessen mitbaltan. Unter Rentenempfängern sind diejenigen Empfänger von Unfallrenten verstanden, welche in Folge von Betriebsunfällen aus der Pensionskasse ausgeschieden sind.

Aulage B.

**Übersicht über die Mitglieder, Ruheohn- und Rentenempfänger bei der Werkstätten-
arbeiterpensionskasse vom 1. April bis 31. Dezember 1890.**

Ge- burts- zeit ¹⁾	Zahl der Mitglieder					Zahl der (a) Ruheohn- und (b) Renten- empfänger										Zahl der im Laufe des Jahres verstorbenen Mitglieder und Ruheohn- empfänger, welche hinter- ließen		
	am Jahres- anfang	im Jahre neu einge- treten	im Jahre ge- storben	am Jahres- schlusse		am Jahres- anfang	im Jahre in Zu- gang ge- kommen	im Jahre ge- storben	wieder arbeits- fähig ge- worden	am Jahres- schlusse						Wittwen	Kinder unter 15 Jahren	unt. 15 Jahren
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1803/04	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1804/05	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
1805/06	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1806/07	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1807/08	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
1808/09	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1809/10	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1810/11	3	—	—	—	2	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—
1811/12	3	—	—	1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
1812/13	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
1813/14	5	—	—	—	5	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
1814/15	6	—	—	—	5	3	1	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—
1815/16	12	—	—	—	12	3	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
1816/17	14	—	—	—	13	5	—	—	1	1	—	—	—	4	1	—	—	—
1817/18	22	—	—	1	20	7	1	—	1	1	—	—	—	6	2	2	1	—
1818/19	31	—	—	1	29	9	1	—	1	—	—	—	—	8	1	2	—	—
1819/20	27	—	—	—	27	10	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—
1820/21	33	—	—	3	30	6	2	—	—	—	—	—	—	6	2	3	—	—
1821/22	38	—	—	—	38	11	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—
1822/23	65	—	—	—	65	8	1	—	1	—	—	—	—	7	1	1	—	—
1823/24	61	—	1	—	56	18	1	—	1	1	—	—	—	17	2	1	—	—
1824/25	88	1	—	—	84	11	—	2	1	—	—	—	—	13	1	—	—	—
1825/26	67	—	—	2	62	6	1	—	—	1	1	—	—	5	1	2	—	2
1826/27	83	—	—	2	80	8	3	2	—	—	—	—	—	10	2	3	—	—
1827/28	81	—	—	1	78	8	1	2	—	1	—	—	—	9	1	1	1	—
1828/29	100	—	—	3	97	5	4	2	—	2	—	—	—	5	4	4	1	—
1829/30	95	—	—	4	89	6	1	1	1	—	—	—	—	7	2	2	1	—
1830/31	118	—	—	2	113	4	1	1	1	1	—	—	—	4	2	2	1	—
1831/32	95	—	—	2	91	3	1	1	—	—	—	—	—	4	1	2	—	—
1832/33	140	2	—	2	138	9	—	—	—	1	—	—	—	8	—	1	1	—
1833/34	145	3	1	1	145	5	2	1	—	—	—	—	—	6	2	2	1	—
1834/35	183	3	—	3	179	5	1	1	—	1	—	—	—	5	1	1	2	—
1835/36	177	3	—	2	169	3	3	5	—	—	—	—	—	8	3	1	—	—
1836/37	190	1	—	2	189	2	3	—	—	—	—	—	—	2	3	2	—	—
1837/38	216	2	—	5	209	2	1	—	—	—	—	—	—	2	1	4	4	—
1838/39	243	4	—	4	240	7	2	2	—	—	—	—	—	9	2	4	2	—
1839/40	261	1	—	9	251	3	1	1	—	—	—	—	—	4	1	7	6	—
1840/41	308	2	—	1	299	1	2	—	—	—	—	—	—	1	2	1	1	—
1841/42	340	4	—	3	335	1	1	—	2	—	—	—	—	1	3	2	2	—
1842/43	346	7	—	9	340	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	9	7	—
1843/44	413	10	1	4	406	4	3	1	1	1	—	—	—	4	4	6	5	—

) Vergl. Anmerkung auf der folgenden Seite

Ge- burts- zeit *	Zahl der Mitglieder					Zahl der (a) Rnhelohn- und (h) Renten- empfänger										Zahl der im Laufe des Jahres verstorbenen Mitglieder und Rnhelohn- empfänger, welche hinter ließen						
	am Jahres- anfang	im Jahre neu eingetreten	im Jahre		am Jahres- schlusse	am Jahres- anfang	im Jahre		im Jahre ge- storben	wieder		am Jahres- schlusse	a	h	a	h						
			durch Un- fall	aus and- eren Urs- achen			in Z- ug ge- kommen	arbeits- fähig ge- worden		a	h											
																	a	b	a	h	a	h
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18					
1844/45	476	11	—	4	467	2	1	2	—	—	—	—	—	4	1	3	3					
1845/46	471	19	—	3	474	5	2	1	—	—	—	—	—	6	2	3	3					
1846/47	567	21	—	5	566	3	4	5	2	—	—	—	—	8	6	3	5					
1847/48	605	16	—	6	603	1	3	—	1	—	—	—	—	1	4	5	4					
1848/49	710	25	—	6	704	2	3	2	2	—	—	—	—	4	5	6	5					
1849/50	767	25	3	7	762	3	3	—	1	—	—	—	—	3	4	9	9					
1850/51	795	32	1	3	807	5	2	—	1	—	—	—	—	5	3	4	4					
1851/52	846	41	1	6	845	4	4	—	1	—	—	—	1	4	4	6	6					
1852/53	821	40	1	4	823	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1	3	2					
1853/54	859	51	—	3	871	2	4	1	1	—	—	—	—	3	5	3	2					
1854/55	822	55	—	4	830	2	—	1	—	—	—	—	—	3	—	1	1					
1855/56	877	60	—	3	880	2	4	—	2	—	—	—	—	2	6	3	3					
1856/57	973	71	1	5	964	2	1	—	—	—	—	—	—	2	1	6	6					
1857/58	1 100	98	1	7	1 111	—	4	—	1	—	—	—	—	—	5	4	2					
1858/59	1 143	104	—	3	1 134	1	8	—	2	—	—	—	—	1	10	3	3					
1859/60	1 125	133	—	9	1 134	1	7	1	1	—	—	—	—	2	7	4	2					
1860/61	1 052	147	—	2	1 054	—	3	—	3	—	—	—	1	—	5	2	2					
1861/62	922	177	—	3	963	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—					
1862/63	939	231	—	3	1 022	—	2	—	—	—	—	—	1	—	1	3	3					
1863/64	931	308	2	2	1 030	—	5	—	1	—	—	—	—	—	6	1	1					
1864/65	840	371	—	—	969	—	1	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—					
1865/66	654	491	—	—	947	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
1866/67	484	420	—	—	728	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
1867/68	195	346	1	—	464	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—					
1868/69	67	200	—	1	221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
1869/70	27	42	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
1870/71	14	7	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Zus.	23 094	3 625	13	157	24 379	222	102	37	31	15	1	—	3	244	128	139	104					

¹⁾ Die in der Zeit vom 1. Oktober eines Jahres bis Ende September des folgenden Jahres gehörenden Arbeiter sind als eine Altersklasse gerechnet.

Die Gesamtzahl der Mitglieder deckt sich nicht genau mit den in der Abhandlung angegebenen Zahlen, weil in dieser Uebersicht die in das Beamtenverhältnis übergetretenen, aber noch Beiträge entrichtenden Mitglieder der ehemaligen Arbeiterpensionskassen der Brannschweigischen Eisenbahn mitberücksichtigt sind.

Zu den Spalten 2—6 ist noch zu bemerken, daß sich der Abgang bei den Pensionskassen in Folge Anweisung eines Rnhelohnes oder einer Rente aus den Spalten 9 und 10 ergibt; der weitere Abgang entfällt auf die in Folge des Ausscheidens aus der Beschäftigung bei der Eisenbahn und des Uebertritts in das Beamtenverhältnis oder in die Pensionskasse für die Betriebsarbeiter angetretenen Mitglieder. In der Spalte 3 sind diejenigen Arbeiter nicht mitgezählt, welche aus der letztgenannten in die Pensionskasse der Werkstättenarbeiter übernommen sind. In der Spalte 6 sind sie indessen mitenthalten. Unter Rentenempfängern sind diejenigen Empfänger von Unfallrenten verstanden, welche in Folge von Betriebsunfällen aus der Pensionskasse ausgeschieden sind.

Anlage C.

Übersicht über die Mitglieder, Erkrankungsfälle, Krankheitstage, Einnahmen, Ausgabe der preussischen Staatseisenbahn

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Laufende No.	Bezeichnung der B. Betriebs-), W. Werksstätten: Krankenkassen	Zahl der Mitglieder			Erkrankungsfälle	Krankheitstage		Einnahmen											
		am Jahres-	im Jah.	in Folge von Unfällen		überhaupt	Kassenbestand am 1. Januar 1900	Zinsen u. s. w.	Einkünfte	laufende Beiträge			Erstattungen	aus Werthpapieren und Vorschüssen	sonstige Einnahmen	Gesamt			
		beginn	ende	überhaupt	der versicherungspflichtigen Mitglieder	der Bahnverwaltung	der nicht versicherungspflichtigen Mitglied.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.		
	Direkt.-Bez. Altona.																		
1	B. Berlin	1333	1420	—	24	411	15	9298	507	5180	974	300	19738	9669	654	2363	—	31	3912
2	„ Hamburg	2913	3378	214	40	1131	84	24860	1048	9821	2739	550	56527	28268	1266	2685	—	257	1000
3	„ Kiel	705	887	11	8	178	36	3237	1023	3627	863	195	11056	5528	190	441	—	1048	2250
4	„ Flensburg...	773	727	21	4	190	19	3257	340	2199	786	118	9612	4806	675	334	—	858	1900
5	W. Wittenberge	745	844	4	9	329	23	7534	622	3568	561	43	14373	7187	8	140	—	288	2600
6	„ Hamburg...	291	275	2	3	149	20	3465	537	459	354	18	4982	2491	56	216	608	6	910
7	„ Neumünster	401	438	—	2	101	21	1875	439	4278	794	24	7671	3836	—	159	—	9	1670
	Direkt.-Bez. Berlin.																		
8	B. Berlin (Städt.-n. Ringbahn)	2628	2713	97	28	888	147	20451	5335	5003	2523	897	48131	24066	1492	2745	1999	90	8780
9	„ Berlin-Sommerfeld	2612	2748	41	37	757	72	17801	2082	103	2380	449	41452	20726	349	1840	—	124	6700
10	„ Breslau-Sommerfeld	3137	3620	90	75	1001	135	21123	3818	3982	1850	486	42486	21243	1572	1517	—	69	7325
11	„ Grlitz	2508	2637	7	42	653	68	11970	2128	2132	1505	442	34325	17163	51	1187	—	116	5687
12	„ Stralsund	1259	1398	7	22	401	51	7555	1224	1801	1072	335	19115	9708	109	714	—	202	3360
13	„ Berlin-Stettin	2822	2751	96	39	652	71	12139	2714	178	1978	739	41301	20651	916	3775	—	144	6965
14	„ Stettin-Stralsund	750	818	114	11	220	24	4198	551	1463	720	259	10418	5224	428	434	—	34	1900
15	„ Guben	1255	1210	19	10	332	28	4720	890	1605	648	429	11157	7079	241	1444	—	73	2560
16	„ Cottbus	1908	2182	11	21	631	101	12736	2179	1574	1260	359	26942	13471	161	1731	—	151	4560
17	„ Breslau-Halbstadt	1309	1506	11	19	388	42	6657	658	2151	1347	312	18408	9204	42	194	128	133	3190
18	W. Berlin	736	778	2	5	260	35	6110	1120	1329	732	73	15986	7993	65	691	—	141	2700
19	„ Frankfurt a. d. Oder	772	841	—	18	397	54	7268	879	418	1078	28	14641	7820	—	321	—	10	2880
20	„ Breslau (M.)	468	483	3	15	203	42	3618	930	1868	796	9	8832	4416	39	388	—	27	1680

*) Einige derjenigen Krankenkassen, welche ein Krankengeld auf mehr als die Hälfte des vers. z. B. nach 7 Tagen nach Beginn der Krankheit eintreten.

und Vermögensbestände bei den Betriebs- und Werkstättenkrankenkassen im Bereiche verwaltung während des Jahres 1890.

21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
Ausgaben													Ge- samt- aus- gabe	Ge- samt- ver- mögen am 31. De- zember 1890	Kassenleistungen am 31. Dezember 1890							
für freie ärztliche Be- hand- lung	für Arznei und Heilmittel		Kranken- geld		Unter- stüt- zung an Wöch- erinnen	Sterbegeld beim Tode von		für Ker- nen- Ver- pflän- gung	Ker- nate- lei- stun- gen	Ver- waltungs- kosten		son- stige Aus- gaben			Kranken- geld	ärztliche Behand- lung für		Arznei und Heilmittel für		Sterbe- geld im wie- vielfachen Be- trag des verzähl. Lohnes		
	an Mit- glieder	an Fam- lieng- ange- hörige	für Mit- glieder	für Fam- lieng- ange- hörige		Mit- gli- edern	Fam- lieng- ange- hörigen			per- sön- liche	sach- liche					Stun- den- lohn	auf Wochen	Mit- glieder auf Wochen	Fam- lieng- ange- hörige auf Wochen		Mit- glieder auf Wochen	Fam- lieng- ange- hörige auf Wochen
M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
6992	3250	1637	9140	—	—	1349	1699	598	1514	121	68	1	26369	42739	50	52	52	52	52	75	52	30
15924	8887	6060	37231	1324	—	3675	4670	6667	1829	113	—	158	86742	85015	66½	52	52	52	52	100	52	40
4961	1170	1100	3505	—	—	179	1095	1077	—	124	110	25	19346	30123	75	26	26	26	26	75	26	30
6533	1778	2260	3696	75	—	420	1638	808	138	96	92	159	17603	23434	66½	52	52	52	52	75	52	40
3864	3748	975	7976	—	—	516	1076	647	182	224	96	—	19304	27080	50	52	52	52	52	50	26	30
1711	1249	393	4100	48	—	195	430	851	35	49	8	16	9085	9675	66½	26	26	26	26	75	26	30
3040	1377	1013	3062	34	—	170	573	318	90	31	—	—	9708	25906	—	52	52	52	52	75	52	40
14976	8279	8662	29808	1038	—	2543	5632	5046	—	85	35	2	76106	75834	66½	52	52	52	52	100	52	40
14444	4576	2931	20414	870	8	2928	3460	2682	—	145	7	128	52588	78175	66½	39	39	39	39	75	39	40
18464	6239	3694	15512	429	—	3478	5101	2452	—	182	5	128	55678	57564	50	26	26	26	26	75	26	40
3994	5259	2387	10131	250	6	1957	3593	1104	—	162	—	—	44843	47941	50	26	26	26	26	50	26	40
10054	3018	2341	7181	281	—	1086	1637	1876	—	172	104	26	27775	30986	50	26	26	26	26	100	26	30
16457	6633	6660	15767	709	—	3290	5305	3393	—	474	2	130	58829	64445	66½	26	26	26	26	100	26	40
5807	1164	1181	3541	40	—	592	929	85	85	98	—	—	13522	22272	50	26	26	26	26	75	26	40
7133	1977	1940	4483	58	333	510	1167	1320	—	240	—	37	19198	28317	66½	26	26	26	26	100	26	40
11414	4059	3105	10997	352	206	1360	3303	2624	—	160	1	87	37668	40816	50	39	39	39	39	100	39	40
7025	1766	1431	6058	140	—	912	2761	369	—	96	1	—	20559	43328	66½	39	39	39	39	75	39	40
4354	2286	1019	8847	612	—	480	1092	2471	—	100	—	32	21293	25199	50	26	26	13	26	50	13	40
3663	3116	1599	10381	130	—	888	1374	187	—	42	11	17	21408	31671	50	39	39	39	39	75	39	40
2401	927	592	5752	103	—	960	790	139	33	—	—	31	11728	24210	50	39	39	39	39	75	39	40

lagten Arbeitsverdienstes erhöht haben, lassen die Erhöhung erst nach einem gewissen Zeitraume

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Laufende Nr.	Bezeichnung der B. Betriebs- u. W. Werkstätten- Krankenkassen	Zahl der Mitglieder				Erkrankungs- fälle	Krankheits- tage	in Ful- ge von Un- fällen	in Ful- ge von Un- fällen	Einnahmen									
		des Jahres								Hoher Kassen- stand am 1. Ja- nuar 1900	Zin- sen u. w.	Ein- tritte in w. w.	dar- ver- siche- rungs- beitra- gen Mit- glieder	der Bau- ver- wal- tung	der nicht ver- siche- rungs- pflichti- gen Mit- glieder	Kr- sati- stel- lun- gen	Verkauf pa- piere und Ver- schü- ssen	son- stige Ein- nah- men	Ge- samt- ein- nahmen
		an- fang	über- haupt	schlus- slich am 31. De- zember	an- fang														
21	W. Lauban.....	492	524	—	6	216	20	2749	368	748	652	40	9334	4667	—	34	—	23	15498
22	„ Grunewald ..	588	644	1	11	312	58	4501	854	680	1066	54	13217	6009	15	164	—	126	21931
23	„ Eberswalde ..	241	319	—	1	136	22	1262	304	1338	380	10	5339	2670	—	20	—	56	9611
24	„ Greifswald ..	245	293	—	2	141	20	2372	316	371	277	13	4585	2292	—	—	—	428	7961
25	„ Breslau (Fr)	438	461	—	11	150	22	3528	271	74	697	12	8450	4225	6	262	1188	15	14872
26	„ Guben	294	349	—	4	136	3	2309	60	1369	400	17	5423	2711	—	56	640	35	10632
	Direkt.-Bez. Breslau.																		
27	B. Breslau (Brieg-Lissa)	2965	3273	21	36	815	37	16557	3121	6630	1708	747	40542	20271	125	2977	—	781	73781
28	„ Glogau	1350	1479	3	15	285	20	5849	231	103	585	236	13726	6863	48	210	—	54	21825
29	„ Breslau-Tar- nowitz.....	2330	2516	5	32	550	74	10301	2007	878	1365	752	27440	13720	59	832	600	529	46175
30	„ Posen	2335	2484	68	27	676	70	11444	1771	569	3311	916	29556	14778	399	621	—	487	50637
31	„ Lissa	1215	878	—	9	380	46	6527	1104	889	526	635	12309	6154	28	144	—	134	20819
32	„ Neisse	1465	1645	11	16	341	29	3973	302	206	1186	459	16946	8473	106	177	—	298	27631
33	„ Oppeln.....	1717	1909	1	19	552	54	9673	1413	955	1528	806	22888	11444	18	587	—	310	38536
34	„ Ratibor	1210	1337	2	10	332	29	5713	962	1135	396	441	13422	6711	100	655	—	116	22976
35	„ Kattowitz....	3090	3652	—	47	967	88	13354	1741	2857	2107	1312	41640	20820	11	681	—	454	68882
36*	W. Breslau, O. S.	3584	3153	5	39	1515	160	23270	5279	457	2507	176	57372	28686	119	4692	1500	2979	98488
37	„ (Oderth.) ..	—	621	2	3	161	24	2340	612	—	—	22	4933	2467	17	190	—	298	7927
38	„ Posen.....	643	667	—	3	333	45	3812	822	1726	674	41	11024	5512	3	154	—	174	18908
	Direkt.-Bez. Bromberg.																		
39	B. Berlin.....	2256	2530	6	37	621	78	12601	2643	—	1550	656	33949	16975	276	310	—	308	54984
40	„ Schneide- mühl.....	1591	1568	5	18	408	23	7362	914	—	541	300	16286	8145	90	436	—	280	26078
41	„ Stolp	436	507	2	5	156	17	2932	344	—	331	298	4900	2451	67	272	—	350	8669
42	„ Danzig.....	1996	2117	2	30	588	55	11937	2835	—	1722	1111	24996	12498	19	—	—	255	40601
43	„ Königsberg i. Pr.....	2049	2148	38	31	612	54	15357	1728	—	1564	343	20994	10497	529	132	—	299	34358
44	„ Allenstein ..	1027	1098	—	11	212	32	4522	703	149	872	241	9812	4904	—	—	—	1526	17508
45	„ Thorn	1551	1686	25	21	403	31	6430	1215	—	1226	459	16605	8303	136	290	—	296	27311
46	„ Bromberg....	1322	1288	2	13	320	27	6951	795	—	1328	310	13759	6880	13	65	—	114	22460
47	„ Posen.....	1693	1482	1	8	277	29	4038	831	—	1080	511	17056	8528	6	114	—	1191	28486
48	„ Stettin.....	854	1388	102	15	324	33	6278	1101	7522	988	344	13954	6977	261	208	—	77	30331

*) In Breslau (Direktionsbezirk Breslau) befand sich bis einschl. 30. Juni 1890 nur eine Werk-
kassen in Wirksamkeit getreten. Die Ergebnisse der älteren Kasse aus dem ersten Halbjahre sind in

21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
Ausgaben														Kassenleistungen am 31. Dezember 1890								
Für freie ärztliche Behandlung	Für Arznei und Heilmittel		Kranken- geld	Unter- stützung an Wochen- ein- trags- pflichtige	Sterbegeld beim Tode vom	Für Kur und Verpfle- gung	Reis- satz- lei- stun- gen	Verwal- tungs- kosten		son- stige Aus- gaben	Ge- sammt- aus- gabe	Gesamt ver- zogen am 31. De- zember 1890	Kranken- geld	Ärztliche Behand- lung für	Arznei und Heilmittel für		Sterbe- geld im wö- chent- lichen Be- trage des wöchent- lichen Lohnes					
	an Mit- glieder der Vereine	an Famili- enange- hörige						an Mit- glieder der Vereine	an Famili- enange- hörige						an Mit- glieder der Vereine	an Famili- enange- hörige						
3431	2135	1191	4835	26	—	312	792	339	—	13	—	—	13074	19621	664	59	39	39	39	75	39	40
3519	2509	847	7440	278	—	960	730	994	—	79	37	2	17395	31049	50	52	52	52	52	50	52	40
1755	698	539	2058	—	203	60	776	—	—	59	—	36	6384	12036	50	39	39	39	39	50	39	40
2008	875	270	5246	—	—	90	330	144	—	4	2	1	6970	8032	50	13	13	13	13	50	13	30
2807	1242	666	5842	170	—	704	1024	325	—	15	1	—	12000	20148	75	26	26	26	26	75	26	40
1708	1114	325	4185	135	—	216	352	150	—	73	—	3	8261	11702	75	26	26	26	26	50	26	40
14219	4710	3476	13532	758	—	1941	5545	2647	92	74	57	148	47199	69545	50	26	26	26	26	75	26	40
6388	2413	2647	1031	2	90	700	1967	39	—	50	142	—	18460	19774	50	52	26	26	26	100	26	40
13144	4047	4221	8989	546	16	1406	3437	1281	—	76	86	1	37310	47720	75	52	52	52	52	100	52	40
12090	3904	4193	11945	846	112	1242	3571	2729	—	94	42	—	41668	94240	75	52	52	52	52	100	52	40
8605	2419	1658	4688	30	—	305	1120	430	—	77	235	52	19619	14092	66 1/2	26	26	26	26	100	26	40
9017	3157	2191	3073	14	12	601	2369	344	—	58	28	19	20846	16855	50	26	26	26	26	100	26	40
9983	4256	3005	8302	640	—	716	1977	1292	27	149	187	4	30538	46734	75	52	52	52	52	100	52	40
6890	2651	2624	3922	26	—	388	1627	261	—	75	18	—	18482	14696	50	26	26	26	26	100	26	40
17419	4381	4169	11358	345	—	1710	4281	2331	—	78	73	50	46195	76348	50	26	26	26	26	75	26	40
14343	1070	8190	39735	806	—	2248	5773	1881	—	477	432	280	84954	67776	50	26	26	26	26	100	26	40
1306	1045	972	2754	34	—	192	825	82	—	53	146	—	7409	11924	50	26	26	26	26	100	26	40
3120	2561	2654	4612	285	—	136	1275	968	—	50	9	—	15673	20462	50	26	26	26	26	100	26	40
11635	4723	2100	11533	717	—	238 1/2	3933	2670	—	71	—	816	10583	57021	70	20	20	20	20	50	20	40
7362	2274	1340	5318	38	56	859	1992	191	—	45	—	444	19919	21661	50	13	13	13	13	50	13	40
2316	928	762	1703	41	63	179	357	564	1	101	—	71	7086	10958	50	26	26	26	26	75	26	30
11321	3699	1279	9481	439	13	1594	3279	1543	—	97	—	178	32923	54051	60	26	26	26	26	50	26	40
8513	3342	1300	10945	223	—	1455	3158	898	—	107	—	15	30016	45660	75	26	13	13	13	50	13	40
4430	2243	980	3365	9	402	412	1428	251	—	120	—	183	13823	28196	75	26	26	26	26	75	26	30
7751	2809	1982	6307	144	9	991	1680	1031	—	103	—	1451	25258	35862	75	20	13	13	13	100	13	40
4834	2065	2019	4471	92	175	736	2315	637	—	71	—	104	17522	37548	50	26	26	26	26	100	26	40
7041	2340	3106	3476	196	—	342	2389	873	—	107	—	—	19870	32539	50	26	26	26	26	75	26	40
5245	2051	2502	5867	216	—	824	1843	852	—	126	5	—	19531	33322	75	52	52	52	52	100	52	40

stättenkrankenkasse. An Stelle dieser einen Krankenkasse sind vom 1. Juli 1890 ab zwei Krankenkassen dieser Nachweisung bei der unter No. 36 angeführten Krankenkasse mit berücksichtigt worden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Jahressumme	Bezeichnung der B. Betriebs), W. Werkstätten-Krankenkassen	Zahl der Mitglieder				Erkrankungs-fälle		Krankheits-tage		Einnahmen									
		am Jahres-schluss		im Jah-re		In Fol-gende von Un-fällen		In Fol-gende von Un-fällen		Ras-ser Kas-sen-be-stand am 1. Ja-nuar 1909	Zin-sen u. w.	Ein-ertrags-geld	laufende Beiträge			Er-satz-lei-stun-gen	aus Werth-papieren und Vor-schüssen	son-stige Kin-nahmen	Ge-samt-einnahmen
		Jah-res-an-fang	Jah-res-schluss	Jah-res-an-fang	Jah-res-schluss	Über-haupt	in Ge-sam-t	Über-haupt	in Ge-sam-t				der ver-sicherungs-pflichtigen Mit-glieder	der ver-sicherungs-pflichtigen Mit-glieder	der nicht ver-sicherungs-pflichtigen Mit-glieder				
49	W. Berlin	888	977	3	11	344	71	6640	1591	—	840	59	18070	9035	54	208	—	144	28410
50	„ Bromberg ...	1281	1313	—	18	623	83	8264	1208	—	568	88	18822	9411	—	304	—	2951	32144
51	„ Königsberg i. Pr.	604	669	—	10	315	15	4638	658	—	420	34	9011	4506	—	18	—	634	14622
52	„ Pönarth	445	460	—	6	191	15	3188	336	—	204	14	7486	3743	—	23	—	190	11664
53	„ Dirschau	469	508	1	6	173	13	2183	137	—	398	47	6893	3190	20	16	—	159	10237
54	„ Stargard i. P.	459	499	—	7	173	15	2622	259	4684	760	13	7475	3737	—	136	—	299	17104
	Direkt.-Bez. Cöln (links-rheinischer)																		
55	B. Cöln I.	2628	3167	26	32	906	118	19404	2994	9108	5140	1288	14136	22068	989	2191	—	1160	86380
56	„ Crefeld	1997	2172	6	30	551	81	12779	2789	1474	3728	613	29348	14674	123	1339	—	355	51654
57	„ Coblenz	1758	1797	4	11	616	52	9061	1329	4808	3169	336	26227	13114	540	600	—	149	48443
58	„ Trier	1409	1410	3	9	626	53	10517	1032	523	1871	196	19764	9882	103	340	600	84	33363
59	„ Saarbrücken.	2140	2332	5	34	798	58	12712	1109	—	1927	593	25962	14981	240	246	10500	278	58737
60	„ Anchen	1536	1736	5	15	441	61	8952	2121	641	2108	466	23338	11669	126	1512	—	256	40116
61	W. Nippes	1800	1862	1	18	869	61	13663	1235	—	1940	121	34288	17144	27	250	—	1481	58251
62	„ Crefeld	822	930	2	16	507	8	5597	478	—	537	125	15691	7846	34	264	—	167	24664
63	„ Saarbrücken.	1379	1433	—	8	761	68	11012	1123	—	1250	80	26913	13457	9	89	310	696	42794
	Direkt.-Bez. Cöln (rechts-rheinischer)																		
64	B. Münster-Emden	1279	1069	25	21	370	31	4869	459	253	847	192	13985	6992	602	269	—	197	23337
65	„ Münster-(Wanne-Bre-men)	1547	1917	15	13	511	30	9309	661	6305	1934	246	21740	10870	772	69	74	256	42270
66	„ Dortmund	1706	2007	3	24	536	75	10316	1941	7110	2597	305	27711	13856	199	186	2300	301	54565
67	„ Essen I.	3374	4202	2	66	1303	102	31146	2633	398	5793	1759	66713	33956	67	2156	—	1632	11144
68	„ Essen II.	2384	2661	3	28	817	88	15726	2314	5871	2078	574	39205	19997	98	1466	—	349	70428
69	„ Düsseldorf ..	1888	1873	29	19	527	63	8305	1222	16117	2821	622	24659	12330	554	575	—	247	62225
70	„ Wesel	805	817	15	8	214	12	3611	239	1678	1161	88	9435	4718	173	154	—	78	17488
71	„ Cöln (Deutz) ..	2169	2379	83	28	800	74	17402	2014	8057	3132	477	35339	17669	839	459	—	163	67008
72	„ Neuwied	1205	1286	11	8	372	23	4331	315	5125	1617	255	18624	9312	159	84	1650	124	36988
73	W. Dortmund																		
	„ M.	882	941	8	14	330	43	5993	961	4318	918	85	15037	7518	162	197	—	22	28257
74	„ Betzdorf	328	329	1	6	141	8	2199	107	873	405	20	4397	2198	24	70	—	30	8017

1) Die Kasse umfasst die früher zum Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld gehörigen Bahnstrecken

21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	
Ausgaben													Gesamtausgabe	Gesamteinnahme	Kassenleistungen am 31. Dezember 1890								
für freie ärztliche Besichtigung	für Arznei und Heilmittel		Krankengeld		Unterstützung	Sterbegehalt beim Tode von		für Kur und Verpflegung	Erstatte- lungen	Verwaltungs- kosten		sonstige Aus- gaben			Krankengeld	ärztliche Behand- lung für		Arznei und Heilmittel für		Sterbe- geld im we- nigen	Familien- angehörige	auf Be- such der Wochen	auf Be- such der Wochen
	an Mit- glied- der	an Fam- ilien- ange- hörige	für Mit- glieder	für Fam- ilien- ange- hörige		Mit- glied- der	Fam- ilien- ange- hörige			pers. sön- liche	stels- liche					Heil- mittel	auf Wo- chen	Fam- ilien- ange- hörige auf Wochen	Familien- angehörige Bruch- theil der Woche					auf Wochen
M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
5141	2497	942	8917	361	—	824	1951	1762	—	22	—	208	22525	27361	50	13	13	13	13	50	13	40	
4689	5399	2514	9918	—	—	871	1827	1004	115	19	—	13	26699	24732	50	26	26	26	26	50	26	30	
2972	1425	878	5948	98	535	576	855	364	—	25	—	17	13693	14663	75	26	26	26	26	50	26	40	
2070	892	389	4222	—	—	306	714	402	—	—	—	27	9022	9157	50	13	13	13	13	50	13	30	
2185	1332	538	2374	—	—	330	629	131	—	96	—	24	7638	13967	50	26	26	26	26	50	26	40	
2748	1460	1475	3633	—	—	420	540	75	—	9	—	—	10360	22555	50	39	39	39	39	75	39	30	
17791	7722	7877	24524	578	—	2684	6108	4492	—	63	277	13	72132	169394	66½	25	52	26	52	100	26	40	
14322	3422	2586	12924	356	—	2400	4396	2291	15	181	18	1	43315	104309	66½	13	26	26	26	100	26	40	
12298	7239	4100	10402	131	1941	1427	3472	1502	—	221	50	1	42847	91530	50	52	52	52	52	100	26	40	
10783	4175	1154	12716	42	—	378	2093	1024	—	116	7	—	32488	51247	66½	39	39	39	39	50	39	30	
15553	5238	2061	12337	331	—	1857	2574	3462	—	160	30	—	43603	62578	50	26	26	26	26	50	26	30	
9712	4600	3396	8201	428	—	1168	2366	2096	—	74	265	—	32318	64028	50	26	26	26	26	100	26	40	
14877	7857	3143	20899	627	—	1172	3365	2838	—	62	1	—	54836	47940	50	26	26	18	2½	50	18	36	
6628	4833	546	7629	163	—	1140	1161	856	—	9	2	62	23029	16374	50	13	13	13	13	33½	13	30	
9379	5791	2012	17302	—	—	674	2220	797	—	158	117	37	38496	47452	50	26	26	26	26	50	26	40	
8151	2636	1429	3362	112	—	1079	1154	486	—	82	3	—	19094	27342	50	13	13	13	13	50	13	30	
8065	1854	3256	6581	167	—	621	1839	876	—	324	90	—	23673	67678	50	26	26	26	26	75	26	30	
12747	3518	1653	9426	380	—	1375	2298	2055	—	79	7	—	33538	85572	50	26	26	26	26	50	26	40	
26531	8384	5114	26038	1094	—	5753	7213	7338	—	23½	194	—	87925	194530	75	52	52	52	52	75	52	40	
15045	5375	3024	14962	199	—	2114	3373	3950	—	155	759	—	48956	69745	50	26	52	52	52	75	52	40	
11453	4527	1856	8013	396	—	1248	1977	2004	—	140	3	—	31617	89218	50	13	13	13	13	50	13	30	
6409	1938	1005	3052	130	—	465	958	338	—	67	11	37	14410	34304	50	26	26	26	26	50	26	30	
15399	6551	4187	15343	516	—	1900	2773	3041	—	46	39	—	49795	96949	50	26	26	26	26	75	26	40	
9885	3098	1628	5387	22	—	414	1232	227	36	185	24	—	22138	51833	50	26	26	26	26	50	26	30	
5425	2859	1036	7895	182	—	816	822	1081	—	13	16	—	20145	30196	50	26	13	13	13	50	13	30	
1839	970	647	2705	38	—	324	252	286	7	83	—	—	7151	12601	50	26	26	26	26	75	26	30	

des Eisenbahnbetriebsamts zu Essen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Laufende Nr.	Bezeichnung der B. (Betriebs), W. (Werkstätten)- Krankenkassen	Zahl der Mitglieder				Erkran- kungs- fälle		Krankheits- tage		Einnahmen									
		Jah- res- an- fang	Jah- res- sch- luss	über- haupt	im Jah- re ge- stor- ben	über- haupt	in Fol- ge von Un- fällen	über- haupt	in Fol- ge von Un- fällen	Recher- Kassen- stand am 1. Ja- nuar 1900	Zin- sen u. a. w.	Ein- tritte- geld	laufende Beiträge			Er- satz- lei- stun- gen	aus- Werth- pa- pieren und Vor- schü- ßen	son- stige Ein- nah- men	
													der ver- siche- rungs- pflich- tigen Mit- glieder	der Beit- ver- wal- tung	der nicht ver- siche- rungs- pflich- tigen Mit- glied.				
										M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
75	W. Deutz	240	267	—	3	100	15	1330	245	251	301	25	3850	1925	4	6	—	14	67
76	„ Oberhanssen ..	430	468	—	7	192	17	3840	360	883	727	49	7662	3831	—	57	—	51	132
77	„ Osnabrück	432	439	—	5	222	22	4129	664	506	601	22	7359	3679	—	224	—	71	124
78	„ Speldorf	626	642	4	6	475	75	6524	1083	1781	754	19	10673	5486	90	332	—	546	194
79	„ Lingen	622	635	2	8	210	24	2451	377	5989	454	27	10693	5346	47	99	—	105	227
80	„ Dortmund. (W)	613	652	3	8	240	5	4645	320	379	841	14	12272	6136	23	147	—	191	290
81	„ Deutzerfeld ..	352	372	1	4	134	9	3619	302	10	593	15	6433	3216	17	31	—	49	108
82	„ Langenberg ..	529	589	2	7	195	23	3248	545	3595	445	41	9003	4501	12	96	—	80	177
	Direkt.-Bez. Elberfeld.																		
83	B. Düsseldorf ..	2944	3238	17	43	984	94	21537	3143	2207	2364	1207	48114	24057	289	2205	—	616	830
84	„ Hagen	1846	2124	—	21	589	86	10342	2580	1241	991	780	27945	13972	16	1731	—	441	473
85	„ Cassel	1077	1154	10	13	316	15	5905	340	993	581	100	14540	7270	133	156	—	34	283
86	„ Altena	1387	1499	1	15	530	48	8188	1368	3429	586	207	19317	9659	45	981	—	394	343
87	W. Witten	1842	1934	4	22	517	64	11783	1714	3153	1985	76	35082	17531	107	—	—	147	586
88	„ Elberfeld	379	407	—	5	177	26	3835	495	224	378	51	6487	3243	—	41	—	154	165
89	„ Arnsberg	524	531	4	3	148	9	3020	283	1153	701	17	9252	4626	59	435	—	13	103
90	„ Siegen	292	328	—	7	136	13	1857	188	476	21	17	6559	3429	4	32	944	39	118
	Direkt.-Bez. Erfurt.																		
91	B. Cassel	1150	1314	30	10	391	46	7597	1701	1289	806	402	17633	8816	59	490	—	538	300
92	„ Erfurt	1725	1921	16	11	445	27	7887	592	5439	1441	754	30856	15428	513	514	—	6533	616
93	„ Weissenfels ..	2003	2255	16	25	612	64	11330	1534	1919	1830	585	30012	15006	832	904	—	192	512
94	„ Halle	1178	1278	5	23	302	39	6807	1066	113	923	819	16123	8062	185	286	—	274	267
95	„ Dessau	1451	1816	13	21	417	58	5934	1024	1126	1594	375	22552	11276	136	22	—	342	572
96	„ Berlin	2698	3004	164	35	823	50	17833	2265	955	2320	867	45174	22587	1224	2137	—	148	754
97	W. Gotha	528	592	—	3	235	18	4064	581	1994	773	38	10705	5352	—	—	—	63	1827
98	„ Erfurt	830	705	—	10	446	67	10144	1303	1285	935	351	15636	7818	—	857	2062	68	2502
99	„ Tempelhof	894	955	3	3	377	39	7596	894	3845	760	89	19439	9720	97	952	—	58	3480
100	„ Cottbus	383	401	—	2	164	24	2834	631	280	540	52	6781	3391	—	234	147	17	1142
	Direkt.-Bez. Frankfurt.																		
101	B. Berlin	746	755	8	11	203	13	3235	415	1746	556	195	9872	4936	146	600	—	188	1823
102	„ Frankf. a. M.	3573	3725	37	48	1330	75	25171	1604	2856	2353	730	51626	25814	374	421	—	1747	8592
103	„ Nordhausen ..	2217	2265	—	15	627	21	9799	598	803	1680	352	29907	14953	118	270	—	130	4323
104	„ Wiesbaden	1938	2027	10	18	677	74	13674	1949	1563	2020	404	28361	14180	196	228	1000	197	4849
105	W. Frankf. a. M.	292	433	—	—	140	8	1976	173	1350	70	28	6671	3336	—	231	—	346	1202
106	„ Fulda	404	441	—	5	274	51	5464	969	219	239	43	7243	3621	—	278	—	263	11913
107	„ Halle	584	636	—	2	262	44	4129	554	1059	520	58	10929	5464	—	546	—	17	1852
108	„ Limburg	524	580	—	8	345	24	4958	636	984	916	37	9169	4575	—	214	1701	406	18013

21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43		
Ausgaben													Ge- samt- aus- gabe	Ge- samt- ver- mögen	Kassenleistungen am 31. Dezember 1890									
für best- and- liche Re- nung	für Arznei und Heilmittel	Kranken- geld		Unter- stüt- zung	Sterbegeld beim Tode von	für Kee- setz- un- gen	Ver- wahn- gung	son- stige Aus- gaben	an Mit- glie- der	an Fam- ilien- ange- hörige	an Wäch- erlin- nen	an son- stige			an Mit- glie- der	an Fam- ilien- ange- hörige	an Wäch- erlin- nen	an son- stige	an Mit- glie- der	an Fam- ilien- ange- hörige	an Wäch- erlin- nen	an son- stige	an Mit- glie- der	an Fam- ilien- ange- hörige	an Wäch- erlin- nen	an son- stige
M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	
1856	1301	478	1763	70	—	180	191	278	—	—	—	2	6119	7451	50	13	13	13	13	50	13	30		
2860	1573	901	3926	—	—	470	579	175	—	12	72	—	10568	22086	50	26	26	26	26	75	26	40		
3097	1223	555	3750	230	—	216	504	870	—	23	—	—	10468	17793	50	13	13	13	13	50	13	30		
3282	2348	687	7344	100	—	396	506	368	—	4	1	—	15036	25904	50	26	26	26	26	50	26	30		
4179	2470	898	3071	89	—	399	558	224	—	31	10	—	11929	18774	50	26	26	26	26	50	26	30		
4985	2790	1570	7793	142	—	600	1040	519	—	—	—	—	19439	19218	50	13	13	13	13	50	13	30		
2863	1588	573	3741	42	—	240	580	626	—	—	—	7	10260	16516	50	26	26	26	26	50	26	30		
2866	1335	1435	4748	71	—	396	534	824	—	—	43	194	12446	16183	66	26	26	26	26	60	26	30		
9824	6241	2802	18521	1115	—	2759	3974	8200	—	163	401	27	64120	85843	50	52	52	52	52	66	52	30		
2540	4214	1782	9265	104	—	1284	1862	3065	—	42	6	43	34147	39523	50	13	13	13	13	50	13	30		
8183	2013	1338	4926	62	—	608	1052	348	—	158	112	—	18820	20877	50	26	26	26	26	50	26	30		
8632	3916	1533	7515	111	—	895	715	1751	—	60	23	108	25259	21870	50	13	13	13	13	50	13	30		
4700	7626	4123	17340	698	—	1446	2504	2260	11	29	18	—	50845	48530	50	26	26	26	26	66	26	30		
2786	854	436	3500	310	—	360	291	1388	—	123	111	—	10159	8411	50	26	26	26	26	50	26	30		
8813	2286	1053	4689	50	—	216	949	666	—	25	3	—	13750	20820	66	52	52	52	52	66	52	40		
1984	1073	448	2871	5	—	252	267	119	—	17	9	—	7045	4461	50	13	13	13	13	50	13	20		
8411	2307	1501	7637	333	—	532	1716	1345	—	230	120	579	24741	27241	66	26	26	26	26	75	26	40		
15216	5412	5374	7884	112	16	700	3133	904	—	151	276	479	39457	47896	50	52	52	52	52	75	52	40		
14971	4297	3453	13467	188	—	1382	4055	1325	—	139	13	27	43337	61032	75	52	52	52	52	75	52	40		
6172	1962	1606	5393	87	103	1258	2037	590	—	78	136	55	19477	29196	50	26	26	26	26	100	26	40		
12776	2774	1887	6651	149	—	967	1650	737	—	288	141	103	28126	50003	75	26	26	26	26	75	26	40		
17708	7481	4920	22606	775	13	2528	5221	3228	—	57	133	—	65325	71502	66	26	26	26	26	75	26	40		
2946	1669	885	7975	93	—	168	672	488	—	14	12	—	14922	22253	75	52	52	52	52	75	52	40		
5876	4561	3117	12081	113	—	678	1077	843	—	61	14	19	27943	26659	50	52	52	52	52	75	52	40		
5286	3278	—	12551	831	—	240	688	2087	—	76	99	40	26126	26435	50	26	26	26	26	—	—	40		
2683	1511	986	5659	35	—	120	360	82	—	—	6	—	11442	14268	75	52	52	52	52	75	52	40		
5359	126	1688	3445	139	—	606	1043	273	—	150	13	4	14736	17231	50	40	40	40	40	75	40	40		
24199	5533	6360	25028	211	—	2483	4008	2196	—	164	401	12	70955	84415	50	52	52	52	52	85	52	30		
15760	4675	5045	8773	—	—	880	3329	868	—	172	—	81	39573	51307	50	26	26	26	26	50	26	40		
12639	4944	5565	12460	—	—	1376	2919	1258	—	115	8	29	11313	57355	58	52	52	52	52	87	52	40		
2190	453	470	2250	—	—	336	609	—	—	4	131	—	6512	6599	50	13	13	13	13	50	13	30		
1614	1339	—	4968	88	—	330	163	344	—	6	2	48	8902	9725	50	26	26	—	26	—	—	40		
5172	2433	1000	5279	213	—	128	689	1299	—	52	—	69	16934	15447	50	26	26	26	26	75	26	40		
3175	2096	2038	6707	—	—	576	893	856	—	37	5	6	16389	22393	50	52	52	52	52	75	52	40		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Landes-Nr.	Bezeichnung der B. (Betriebe), W. (Werkstätten)- Krankenkassen	Zahl der Mitglieder			Erkran- kungs- fälle	Krankheits- tage		Hannov. Kas- sen- stand am 1. Jan- uar 1900	Einnahmen										
		an Jan- uar- an- fang	schlo- sses über- haupt			über- haupt	in Fol- ge von Un- fäl- len		Zin- sen u. s. w.	Ein- träge geld	Beiträge			Er- satz- lei- stun- gen	aus Werth- pa- piern und Ver- schü- ssen	son- stige Ein- nah- men			
			der ver- siche- rungs- pflich- tigen Mit- glieder	der Bahn- ver- wal- tung			der nicht ver- siche- rungs- pflich- tigen Mit- glied-												
	Direkt.-Bez. Hannover.																		
109	B. Bremen	1205	1584	28	18	372	17	8825	800	2425	1255	326	20460	10231	1218	—	—	59	80
110	„ Hannover- Rheine	4557	5003	28	72	1408	98	38052	2171	12707	4118	792	64785	28650	869	1363	—	263	110
111	„ Hannover- Altenbeken	914	929	5	12	324	17	6537	443	1378	995	137	12914	6457	117	213	—	78	22
112	„ Paderborn	2265	2156	1	24	717	25	13868	1254	31	1693	440	27029	13514	40	2241	—	88	60
113	„ Harburg	1746	2257	—	22	501	23	10720	2093	6881	2 835	526	28221	13761	—	346	—	43	510
114	„ Cassel - Han- nover	1880	1913	56	22	539	33	9802	732	1038	1760	296	23441	11720	1725	237	—	2997	100
115	„ Cassel Main- Weser	2172	2261	11	35	716	21	13898	791	1220	1791	327	32424	16213	140	1295	—	262	100
116	W. Leinhausen	1461	1563	1	18	742	57	14151	1505	1214	1095	23	29903	14952	38	1611	—	203	400
117	„ Paderborn	691	716	12	32	322	16	6318	709	403	775	23	12242	6121	—	1016	1494	56	200
118	„ Cassel	705	758	10	351	351	9	7171	589	272	1261	139	12727	6363	—	292	—	66	210
119	„ Göttingen	426	433	—	5	211	10	3663	510	1467	600	60	7773	3886	—	319	—	18	100
120	„ Bremen	381	429	—	7	179	10	8372	453	1717	700	31	8507	4253	9	206	—	17	100
121	„ Minden	383	386	—	6	198	8	8621	166	916	685	32	6832	3416	—	127	—	32	130
122	„ Harburg	339	486	—	5	115	13	3248	708	5807	820	23	7613	3806	—	637	—	22	180
	Direkt.-Bez. Magdeburg.																		
123	B. Berlin - Lehn- de	2153	2061	10	23	583	59	10013	1114	1924	2163	519	28732	14366	486	547	—	2651	5130
124	„ Berlin - Mag- deburg	1313	1629	121	22	719	16	16297	938	1723	1811	477	24814	12407	820	1436	—	73	4380
125	„ Wittenberge- Leipzig	4229	4585	7	63	1546	259	27733	4610	18916	3831	1034	70372	35186	174	3205	—	276	1300
126	„ Magdeburg- Halberstadt	1229	1538	5	16	391	49	8616	1472	4593	1107	323	21074	10537	88	310	—	80	8010
127	„ Halberstadt	1571	1775	6	20	616	89	7305	1891	1419	1660	260	22748	11374	135	1282	—	405	3920
128	„ Braunschwg.	2263	2278	11	18	611	52	10704	1583	396	1419	718	33694	16547	242	1604	—	143	5410
129	W. Buckau	1292	1476	2	7	787	120	10261	1728	6231	1072	20	29560	11780	37	675	—	141	5680
130	„ Stendal	514	593	1	11	350	26	4835	635	5332	1288	10	9472	4736	17	58	—	80	9000
131	„ Halberstadt	487	521	—	6	340	28	4101	341	8097	678	19	10616	5308	—	175	—	64	9100
132	„ Potsdam	598	661	—	6	230	31	4925	342	5036	728	24	12034	6017	—	469	—	26	9400
133	„ Berlin	210	260	—	1	59	3	2067	28	2015	415	3	5930	2865	—	—	—	17	9100
134	„ Braunschwg.	481	530	1	10	303	38	4840	985	1051	300	17	9690	4845	17	267	—	73	1000

1) Darunter 7485 // Beiträge der Unternehmer und Arbeiter von Bahnhofs- und Güterboden

21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
Ausgaben														Kassenleistungen am 31. Dezember 1890								
Für ele- gati- che Ver- sicherung	Für Arznei und Heilmittel		Kranken- geld		Unter- stüt- zung beim Tode von		Für Kur und Ver- pfe- gung		Er- satz- hel- fungs- kosten		Ver- wal- tungs- kosten		Ge- sammt- aus- gabe	Ge- sammt- ver- mögen am 31. De- zember 1890	Kranken- geld		Arztliche Behand- lung für		Arznei und Heilmittel für		Sterbe- geld im wie- viel- fachen Be- trage des erthal- tenen Lohnes	
	an Mit- glieder der Ver- sicherung	an Fam- ilien- ange- hörige	für Mit- glieder	für Fam- ilien- ange- hörige	an Wit- wen ange- hörigen	Fam- ilien- ange- hörigen	an Ver- pfe- gung	an Ver- pfe- gung	pers- ön- liche	son- stige	son- stige	son- stige			an Un- ter- stüt- zung des Lohn- es	auf Wo- chen	an Mit- glieder der Ver- sicherung	auf Wo- chen	an Mit- glieder der Ver- sicherung	auf Wo- chen	an Fam- ilien- ange- hörigen	auf Wo- chen
124	5514	2002	10942	244	—	1680	2906	1360	—	66	210	3	34051	35267	50	39	39	39	39	100	39	40
231	12003	5006	41638	344	—	4932	8143	2123	—	589	245	567	101871	123 750	66½	26	26	26	26	50	26	40
877	2174	1818	6681	155	—	852	1576	590	—	247	50	57	28077	27555	66½	26	26	26	26	100	26	40
550	4868	2394	12322	6	—	1546	3327	1055	—	249	14	1922	41253	51024	50	20	20	20	20	50	20	40
704	4562	3900	14965	353	343	1646	3017	1372	—	182	13	318	38463	60076	75	52	52	52	52	100	52	40
609	3198	2123	9049	175	—	1440	2495	729	—	264	169	324	30775	58155	50	26	26	26	26	50	26	40
970	5598	2763	13768	457	—	2373	3216	1484	—	162	12	1257	44380	60598	50	20	20	20	20	50	20	40
737	6215	2253	22911	453	—	1280	1733	1944	—	140	144	772	45182	34453	50	26	26	20	26	50	20	40
1496	2659	910	10917	—	—	592	864	366	—	65	14	794	21077	21383	60	26	26	26	26	50	26	40
1107	2496	864	9486	292	—	726	1042	745	—	43	111	171	19083	37076	50	39	26	24	26	50	26	40
2456	1247	754	7622	—	50	320	576	178	—	13	8	172	13396	17359	75	52	52	52	52	100	52	40
3007	882	539	5247	273	111	800	753	1116	—	15	11	193	11947	23313	75	26	26	26	26	100	26	40
2233	1134	572	6302	3	—	360	704	130	—	23	8	117	11566	19497	75	26	26	26	26	100	26	40
1485	1566	396	3686	—	—	444	616	615	—	13	117	410	9348	25346	60	42	42	42	42	100	42	40
379	3729	3269	9288	472	—	1760	3641	1884	—	202	95	73	33792	72327	50	40	40	40	40	100	40	40
7757	3949	2257	16862	942	939	1958	2871	3636	—	87	241	1	41500	51427	66½	52	52	52	52	100	52	40
8812	10370	12008	34311	1004	2210	4830	6513	5645	—	565	163	40	107031	118 764	66½	52	52	52	52	100	52	40
9530	2546	3126	10605	—	—	1054	2321	1381	—	128	95	—	30746	33969	66½	52	52	52	52	100	52	40
9830	3621	3579	8905	216	1037	1516	1905	1263	—	138	23	1	32034	49296	75	52	52	52	52	100	52	40
5128	3619	2857	11426	178	—	1181	2642	959	—	124	43	7	38167	55333	75	52	52	52	52	100	52	40
9574	5445	2263	15499	297	—	437	1543	2058	—	6	10	29	37161	38192	50	52	52	52	52	100	52	30
2293	1733	958	6075	87	1373	664	761	230	—	—	21	1	14199	38230	75	52	52	52	52	75	52	40
2879	2132	1206	6112	66	—	432	715	320	—	—	20	15	14287	24557	50	52	52	52	52	100	52	36
2254	2241	764	8774	241	—	446	694	897	—	6	120	22	16459	23789	75	39	52	52	52	50	26	36
1420	930	328	3740	49	—	336	511	283	—	—	14	—	7611	14388	50	52	52	52	52	50	52	35
3194	957	101	7216	151	—	740	507	461	—	—	6	4	13637	10741	50	26	26	26	26	50	26	40

arbeiten.

Die Abnahme der Verpflichtungen aus den Vorjahren ist auch nach dieser Tafel erheblich geringer, als der Zugang an neuen Aufwendungen. Im Uebrigen vermindern sich mit der Steigerung der Entschädigungssummen, welche auf Grund der Unfallversicherungsgesetze seitens der Staatseisenbahnverwaltung zu leisten sind, naturgemäß auch noch diejenigen Verpflichtungen, welche unter der Herrschaft des Haftpflichtgesetzes gegenüber verletzten Eisenbahnarbeitern und den Hinterbliebenen getödteter Eisenbahnarbeiter seitens der Eisenbahnverwaltung eingegangen sind. Zur Deckung dieser Verpflichtungen sind verausgabt:

im Jahre 1886/87 für 2 480 Personen rund	1 050 000 „
„ „ 1887 88 „ 2 420 „ „	1 012 000 „
„ „ 1888 89 „ 2 330 „ „	979 000 „
„ „ 1889/90 „ 2 310 „ „	960 000 „
„ „ 1890/91 „ 2 172 „ „	918 430 „

Die Jahresaufwendung der Eisenbahnverwaltung an Entschädigungen auf Grund der Unfall- und Haftpflichtgesetze gegenüber den eigenen Arbeitern und ihren Hinterbliebenen beläuft sich sonach im Durchschnitt für je einen der das Jahr hindurch im Betriebe der Staatsbahnen beschäftigt gewesen unfallversicherungspflichtigen Arbeiter auf 10,58 „ im Jahre 1890, 10,70 „ im Jahre 1889 und 9,91 „ im Jahre 1888. Hierbei sind die Ausgaben auf Grund der Unfallversicherungsgesetze während eines Kalenderjahres (z. B. vom 1. Januar bis 31. Dezember 1890) und die Ausgaben auf Grund des Haftpflichtgesetzes während eines Rechnungsjahres (z. B. vom 1. April 1890 bis 31. März 1891) als eine Jahresaufwendung (z. B. für das Jahr 1890) angesehen worden.

Die bei der Durchführung der Unfallversicherungsgesetze erwachsenen besonderen Verwaltungskosten haben im Jahre 1890 rund 11 192 „ betragen, darunter 9 802 „ Kosten der Schiedsgerichte, 1 382 „ Kosten für Unfalluntersuchungen und 8 „ Kosten bei Erlafs von Unfallverhütungsvorschriften. Der Betrag der besonderen Verwaltungskosten ist deshalb ungewöhnlich gering, weil alle Ausgaben, welche durch die Thätigkeit der Eisenbahnbehörden, Dienststellen und Beamten bei der Ausführung der Unfallversicherung erwachsen, als gewöhnliche Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung angesehen und nicht besonders verbucht werden.

Die Eisenbahnen in Rußland.

(Hierzu eine Uebersichtskarte der russischen Eisenbahnen.)

Rußland, das über 2 Welttheile sich erstreckende größte Reich der Erde, besitzt bis jetzt im Verhältniß zu seiner Flächengröße und Bevölkerungszahl ein nur noch wenig entwickeltes Eisenbahnnetz. — Die Länge der Eisenbahnen, welche am 1. Januar 1891 im gesammten Reich im Betriebe waren, betrug 30 340 Werst (32 372 km). Auf die ungeheuere Ländermasse des asiatischen Rußlands kommen hiervon, wenn man von dem kurzen nach Asien hineinreichenden Theile der Uralbahn absieht, nur 1343 Werst (1433 km), die Länge der von Usum-Ada am Ostrande des kaspischen Meeres über Merw und Buchara nach Samarkand führenden sogenannten „transkaspischen“ Eisenbahn. Der Bau weiterer Eisenbahnen im asiatischen Rußland steht indessen in naher Aussicht. Durch Erlaß vom 17/29. März 1891¹⁾ beauftragte der Kaiser von Rußland den auf einer Reise in den Ländern des Ostens befindlichen Großfürsten Thronfolger bei seinem Wiedereintreffen auf russischem Gebiete in Wladiwostock den Bewohnern Sibiriens den kaiserlichen Willen zu verkünden, eine Eisenbahn durch ganz Sibirien bauen zu lassen. Die Ausführung dieser Eisenbahn soll nach jenem Erlasse sofort in Angriff genommen werden und es wurden denn auch die Arbeiten zu dem östlichsten Theile der geplanten Bahn bei Wladiwostock durch Vollziehung des ersten Spatenstichs seitens des Großfürsten Thronfolgers eröffnet. Im Westen ist der Anfang zu dieser großen Bahn durch die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bahn von Samara über Ufa nach Slatoust bereits gemacht. Die Fortführung dieser Linie in der Richtung auf Omsk ist bis Tscheljatinsk im Bau. Von da soll sie weiter über Omsk, Tomsk nach Irkutsk, dann südlich um den Baikalsee herum über Nertschinsk am Amurflusse entlang bis Wladiwostock geführt werden. Durch diese Bahn wird nicht nur Sibirien mit seinen reichen Natur-

¹⁾ Vgl. Archiv 1891 S. 917 u. 1888 S. 908.

erzeugnissen, welche bis jetzt wegen mangelnder Verkehrsmittel nur wenig verwerthet werden konnten, erschlossen, sondern es wird auch die Machtstellung Rußlands in Asien in gleicher Weise, wie dies durch die transkaspische Eisenbahn geschehen, sehr wesentlich erhöht werden. Die Verlängerung dieser letzteren Bahn von Samarkand nach Taschkend ist ebenfalls geplant.

Der größte Theil — 28 997 Werst = 30 939 km — der oben angegebenen Gesamtlänge der am 1. Januar 1891 in Rußland im Betrieb gewesenen Eisenbahnen liegt hiernach im europäischen Theile des Reichs. Im Verhältniß zur Flächenausdehnung und zur Bevölkerungszahl ist aber auch hier das Eisenbahnnetz noch wenig ausgedehnt. Die Flächengröße des europäischen Rußlands beträgt 5 390 000 qkm, wovon indessen eine Fläche von etwa 1 000 000 qkm als zur unwirthlichen arktischen Zone gehörig nicht in Betracht kommen kann. Für die danach noch verbleibende Fläche von 4 390 000 qkm ergeben sich aber auch nur 0,7 km Eisenbahn auf je 100 qkm, während auf die gleiche Fläche zu derselben Zeit in Deutschland 7,7, in Oesterreich-Ungarn 3,9 km Eisenbahnen entfielen. Die Bevölkerung des für die Eisenbahnen in Betracht kommenden Theiles des europäischen Rußlands beträgt etwa 95 Millionen, sodafs auf je 10 000 Einwohner in Rußland etwa 3 km Eisenbahnen kommen, während für die gleiche Einwohnerzahl Deutschland 8,6, Oesterreich-Ungarn 6,3 km Eisenbahnen besitzt.

Am weitesten nördlich gehen die russischen Eisenbahnen in Finnland, wo die unter 65° n. Br. liegende Stadt Uleaborg davon erreicht wird, während im übrigen Rußland nördlich von dem unter 60° n. Br. gelegenen St. Petersburg sich keine Eisenbahn mehr findet. Am dichtesten ist das russische Eisenbahnnetz, wie ein Blick auf die beigegefügte Karte zeigt, im westlichen Theile des Reiches. Drei von den 5 aus dem Innern von Osten nach Westen durchgehenden Hauptlinien münden an dem in militärischer Beziehung für Rußland sehr wichtigen und darum auch stark befestigten mittleren Weichselabschnitt. Ein großer Theil der hier befindlichen Bahnen namentlich das Netz der Poläsjebahnen¹⁾ — Schabinka — Pinsk — Luninetz — Homel — Brjansk, Wilna — Baranowitschi — Luninetz — Rowno und Baranowitschi — Bjelostok — ist ausschließlichs für die Zwecke der Landesvertheidigung gebaut. Die weitere Vervollständigung des Netzes im westlichen Theile durch den Bau neuer Linien, durch welche die noch bestehenden Lücken ausgefüllt werden, sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnen durch den Ausbau zweiter Geleise, Ver-

¹⁾ Vgl. Archiv 1888 S. 85.

mehrerung der Nebengeleise, Erweiterung der Wasserversorgungsanlagen, Vermehrung der Betriebsmittel u. s. w. wird fortgesetzt eifrig betrieben. Durch kaiserlichen Erlaß vom 8. 20. April 1891¹⁾ wurde der Bau verschiedener zwischen den Hauptlinien der Südwestbahngesellschaft liegender Bahnen angeordnet, von denen eine von Schmerinka über Mohilew am Dniestr unter Ueberschreitung dieses Flusses mittelst fester Brücke nach Okniza, eine andere von Birsula oder einer benachbarten Station nach demselben Platze und dann weiter zum Anschluß an das österreichische Bahnnetz bei Nowoseliza führen soll. Derselbe Erlaß ordnete auch den Ausbau des zweiten Geleises auf den Strecken Birsula—Schmerinka und Fastow—Rowno an. Durch Erlaß vom 3. 15. Juni 1891 wurde ferner neben dem Bau der wichtigen Querverbindungslinie Kursk—Woronesch die Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Kursk—Kiew befohlen.

Die wichtigeren von Osten nach Westen durchgehenden Linien werden danach bald vollständig zweigeleisig sein.

In neuester Zeit wird auch dem Ausbau des Eisenbahnnetzes im Osten näher getreten. Durch kaiserlichen Erlaß vom 11. 23. Juni 1891 wurde der Bau einer Eisenbahn von Rjasan nach Kasan mit verschiedenen Zweiglinien angeordnet. Ferner wurde durch Erlass vom 15. 27. Juni 1891 der Bau der schon seit längerer Zeit geplanten Verbindung der Wladikawsker Eisenbahn (Rostow—Wladikawkas) mit Petrowsk am kaspischen Meere angeordnet. Durch andere im Laufe dieses Jahres ergangene Erlasse wurde der Bau einer Reihe von Nebenbahnen in verschiedenen Landestheilen genehmigt. Der Bau und Betrieb dieser neuen Bahnen wird überall bestehenden Eisenbahngesellschaften übertragen, welche darüber Rechnung führen müssen. Die Geldmittel werden meist vom Staate vorgeschossen und es sollen demgemäß zum Zwecke der Tilgung dieser Vorschüsse Obligationen ausgegeben werden, für welche die Regierung Zinsbürgschaft übernimmt. Die Regierung behält sich in den Verträgen die Bestimmung über alle Einzelheiten bezüglich des Baues, Betriebes, der Geldbeschaffung und Verausgabung, der Uebernahme der Bahnen u. s. w., sowie überhaupt so viel Recht vor, daß diese neuen Bahnen mehr als Staats-, denn als Privatbahnen erscheinen und die betreffenden Gesellschaften nur als Vermittler für die Ausführung dienen.

Was überhaupt das Verhältniß der russischen Eisenbahnen zum Staate betrifft, so wurde die ursprünglich lediglich militärischen und politischen Zwecken dienende transkaspische Bahn auf Kosten des Staates von der

¹⁾ Vgl. Archiv 1891 S. 937

Militärverwaltung gebaut und wird von dieser auch noch jetzt betrieben. Der Bau der großen sibirischen Bahn soll nach den Kundgebungen der Regierung ebenfalls auf Staatskosten und unter unmittelbarer Leitung von Staatsbehörden zur Ausführung kommen. Die Eisenbahnen im asiatischen Rußland würden hiernach ausschließlich Staatsbahnen sein.

Von den 28997 Werst, welche am 1. Januar im europäischen Rußland im Betriebe waren, sind die im Großfürstenthum Finnland gelegenen 1759 Werst (1876 km) der besonderen Verwaltung dieses Landestheiles, welche ihren Sitz in Helsingfors hat, unterstellt. Diese finnländischen Bahnen sind mit Ausnahme einer 31 Werst langen, in Privathänden befindlichen Strecke (Kerwo—Borga), sämmtlich im Staatsbesitz und werden auch vom Staate betrieben.¹⁾

Von den Eisenbahnen des übrigen europäischen Rußlands waren am 1. Januar 1891 8007 Werst Staatsbahnen, welche von einer dem Minister der Verkehrsanstalten unterstellten „zeitweiligen Direktion der Staatsbahnen“ verwaltet wurden. Das unter Leitung dieser Behörde betriebene Netz setzt sich aus folgenden Linien zusammen: Charkow—Nikolajeff (1031 Werst), Uralbahn (1016 Werst), Ssyras—Wjasma (1280 Werst), Samara—Slatoust (753 Werst), Pskow—Riga (365 Werst), die Poläsjebahnen (1414 Werst), die Muron'sche Bahn (106 Werst), die schmalspurige Liwnübahn (57 Werst), Koslow—Saratow (442 Werst), die transkaukasische Bahn (980 Werst), die Jekaterinenbahn (491 Werst) und die Baskuntschak'sche Bahn (72 Werst). Das Netz der Staatsbahnen ist also kein zusammenhängendes, die Linien desselben liegen im Reiche zerstreut, zum Theil weit von einander.

Eine wichtige Erweiterung hat das Staatsbahnnetz inzwischen durch die in Gemäßheit des kaiserlichen Erlasses vom 18/30. März 1891²⁾ erfolgte Verstaatlichung der 1221 Werst langen Libau—Romny'er Bahn erhalten.

Neben der Staatsbahnverwaltung bestanden im europäischen Rußland — mit Ausschluss von Finnland — am 1. Januar 1890 noch 38 Privatbahnverwaltungen, deren Zahl inzwischen durch die erfolgte Verstaatlichung der Tambow—Koslow'er, der Kursk—Charkow—Asow'er und der Libau—Romny'er Bahn auf 35 herabgegangen ist. Bei allen diesen Privatbahnen, mit alleiniger Ausnahme der Zarskoeselo'er und der Warschau—Wiener Bahn ist jedoch der Staat finanziell sehr stark betheiligt. Die Regierung hat für einen großen Theil des zum Bau dieser Bahnen erforderlichen Bankapitals, soweit dieses von den Unternehmern selbst aufgebracht wurde, Zinsgewähr geleistet. Ein anderer Theil des Bankapitals

¹⁾ Vgl. Ueber die finnländischen Bahnen. Archiv 1890 S. 487 u. 1887 S. 287.

²⁾ Vgl. Archiv 1891 S. 749.

wurde dadurch beschafft, daß die Regierung selbst Eisenbahnanleihen aufnahm und den Unternehmern aus diesen die Baumittel nach Bedarf zuwies. Weiter hat die Regierung bei einzelnen Bahnen einen Theil der Bauarbeiten auf eigene Kosten ausführen lassen und diese Arbeiten dann den Privatunternehmern zur Weiterführung überlassen. Verschiedene Bahnen und Bahnstrecken wurden vollständig vom Staate gebaut und der Betrieb derselben an Privatgesellschaften übergehen, so die Nikolaibahn, Terespol—Brest, Brest—Cholm u. a. Die Regierung lieferte ferner zur Unterstützung und Förderung der heimischen Industrie auf Staatskosten Betriebsmittel, sowie Schienen und sonstigen Eisenbahnbedarf anfertigen¹⁾ und lieferte diese Gegenstände den Unternehmungsgesellschaften. Da viele der letzteren trotz der erhaltenen Vergünstigungen nothleidend wurden, mußte der Staat zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes häufig mit Vorschüssen aushelfen.

Ans den Zahlungen, welche die Regierung in Folge der übernommenen Zinsbürgschaft für die Gesellschaften leistete und aus den in baarem Gelde und in Material gewährten Vorschüssen ergab sich bei dem größten Theile der Gesellschaften nach und nach eine beträchtliche Verschuldung gegenüber dem Staate. Eine Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Staate und den einzelnen Gesellschaften wird dann meistens in der Weise herbeigeführt, daß für den Schuldbetrag neue Obligationen ausgegeben werden, deren Betrag dem Gesellschaftskapital zugerechnet wird. Diese Obligationen werden entweder von den Gesellschaften unter Bedingungen, welche von der Regierung festgestellt sind, veräußert oder die letztere behält die Obligationen für sich und löscht dafür die Schuld der Gesellschaft.

Trotz dieser starken finanziellen Betheiligung des Staates hei den Privatbahnen erfreuten sich die Verwaltungen der letzteren in früheren Zeiten doch einer verhältnißmäßig großen Freiheit bezüglich der Führung ihrer Geschäfte. Die immer größer werdenden Opfer jedoch, welche die Privatbahnen vom Staate verlangten, wie die immer mehr zu Tage tretende Bedeutung der Eisenbahnen für die allgemeinen wirthschaftlichen, politischen und militärischen Verhältnisse des Landes veranlaßten die russische Regierung seit etwa einem Jahrzehnt sich eine kräftigere Einwirkung auf die Eisenbahnen zu sichern.

Seitdem wurde, soweit nicht eine Verstaatlichung der Eisenbahnen eintrat, eine mit der Zeit immer schärfer gewordene Kontrolle der gesammten Geschäftsführung der einzelnen Verwaltungen ausgeübt. In den oberen

¹⁾ Vgl. „Der Bau von Lokomotiven und Eisenbahnwagen in Rußland.“ Archiv 1888 S. 68.

Verwaltungsbehörden (Direktionen) der meisten Privatbahnen befinden sich jetzt Regierungsbeamte, welche diesen Körperschaften zur Ueberwachung ihrer Thätigkeit beigegeben sind und von allen Beschlüssen derselben Kenntniß erhalten müssen. Auf den Strecken sind „Regierungsinspektoren“ angestellt, welche die Ausführung des Betriebes und der Bauten zu überwachen und darauf zu achten haben, daß alle von der Regierung erlassenen Vorschriften genau beachtet werden. In finanzieller Beziehung werden ferner die Privatbahnen nicht nur vom Finanzminister, sondern auch von der „Reichskontrolle“, dem Reichsrechnungshof, aufs schärfste beaufsichtigt.

Die durch letztere Behörde auszuübende Aufsicht ist durch einen kaiserlichen Erlaß vom 3/15. Juni 1891 neu geordnet. Danach wird bei der Reichskontrolle eine besondere Eisenbahnabtheilung errichtet, welche die Aufgabe hat, die gesammte Rechnungslegung der russischen Eisenbahnen und zwar sowohl der Staats- als der Privatbahnen, soweit der Staat bei letzteren in finanzieller Beziehung theilhaftig ist, zu kontrolliren und namentlich die Jahresrechnungsbereiche zu prüfen. Dieser Abtheilung sind eine Anzahl Kontrolleure unterstellt, welche den einzelnen Bahnen zugetheilt sind und deren Aufgabe es ist, das Gebahren dieser Verwaltungen, soweit das finanzielle Ergebniß dadurch beeinflusst wird, in allen Einzelheiten streng zu verfolgen. Dieser seit 1880 eingetretenen verschärften Kontrolle dürfte es wohl zuzuschreiben sein, daß seitdem das Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme bei den russischen Eisenbahnen sich wesentlich verbessert hat. Es hat betragen

Jahr	Die Ein- nahme auf 1 Werst Bahnlänge	Die Aus- gabe	Das Verhält- niß der Ausgabe zur Einnahme
	Rubel	Rubel	Prozent
1879	10 282	7 366	71,6
1880	9 145	7 178	78,5
1881	9 460	6 836	72,3
1882	10 092	6 790	67,3
1883	10 587	6 732	63,6
1884	10 209	6 375	62,5
1885	9 959	6 005	60,3
1886	9 270	5 818	62,8
1887	10 200	5 822	57,0
1888	11 081	6 259	56,5
1889	10 743	6 416	59,7

Das Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme ist daher, wenn von dem Jahre 1879, dessen Ergebnifs durch die außergewöhnlichen Einnahmen aus den Kriegstransporten beeinflusst wurde, abgesehen wird, von 78,5 pCt. in 1880 auf 59,7 in 1889 herabgemindert worden.

In der russischen Presse glaubt man aus der neuerlich erfolgten Verschärfung der Kontrolmafsregeln gegen die Privatbahnen die Absicht der kaiserlichen Regierung erkennen zu sollen, zu weiteren Verstaatlichungen zu schreiten. Es wird angenommen, dafs die getroffenen Mafsnahmen hauptsächlich den Zweck haben, den finanziellen Werth der einzelnen Bahnen festzustellen. Andererseits ist indessen durch kaiserlichen Erlass vom 7/19. Juli 1891 der Betrieb der wichtigen Nikolaibahn (St. Petersburg—Moskau) bis zum Jahre 1902 von Neuem der „Grofsen Russischen Eisenbahngesellschaft“ übertragen worden. Die Absicht der Regierung, das Staatsbahnsystem vollständig durchzuführen, scheint demnach doch nicht festzustehen.

Im Nachstehenden bringen wir noch im Anschlufs an die früheren Veröffentlichungen¹⁾ Mittheilungen über die Ergebnisse der Eisenbahnen des europäischen Rußlands mit Ausschlufs Finnlands in den Jahren 1888 und 1889. Ueber die Ergebnisse der transkaspischen Bahn, sowie die der finnländischen Eisenbahnen liegen Angaben nicht vor.

1. Längen und bauliche Verhältnisse.

	1888 Werst	1889 Werst
Länge der am Jahresschlusse im Betrieb befindlichen Eisenbahnen für allgemeine Benutzung	26 133	26 544
Davon waren zweigeleisig	4 035 (15,3 $\frac{0}{0}$)	4 200 (15,7 $\frac{0}{0}$)
Neigungsverhältnisse:		
Horizontal liegen	9 495 (36,2 $\frac{0}{0}$)	9 688 (36,2 $\frac{0}{0}$)
In Neigungen von 0,001—0,005	7 757 (29,5 $\frac{0}{0}$)	7 923 (30 $\frac{0}{0}$)

¹⁾ Vgl. „Die Eisenbahnen Rußlands in den Jahren 1886 u. 1887“, Archiv 1890 S. 446 n. ff. Die nachstehenden Mittheilungen sind gleich den entsprechenden früheren den vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten Jahresberichten entnommen. Die Angaben dieser Berichte beziehen sich durchweg nur auf die Eisenbahnen des europäischen Rußlands mit Ausschlufs Finnlands.

	1888 Werst	1889 Werst
In Neigungen von 0,006—0,01	8 560 (32,6 ‰)	8 624 (32,2 ‰)
„ „ „ 0,010—0,015	389 (1,4 ‰)	399 (1,4 ‰)
„ „ „ mehr als 0,015	66 (0,3 ‰)	73 (0,2 ‰)
Krümmungsverhältnisse:		
In gerader Linie liegen	20 738 (79 ‰)	21 080 (78,9 ‰)
In Krümmungen mit größerem Halbmesser als 300 Saschen (640 m)	4 398 (16,7 ‰)	4 431 (16,7 ‰)
In Krümmungen mit Halbmesser von 300 Saschen und weniger	1 130 (4,3 ‰)	1 195 (4,4 ‰)
Oberbau. Die Geleise hatten:		
Eisenschienen auf	8 190	5 609
Stahlschienen auf	28 091	31 539
Eisen- und Stahlschienen auf	705	689
Hölzerne Querschnellen „	36 972	37 822
Eiserne Unterlagerung auf	15	15

Aus den Angaben über den Oberbau geht hervor, daß mit der Auswechselung der Eisen- gegen Stahlschienen in sehr starkem Maße vorgegangen wird.

Die Spurweite ist bei der 30 Werst langen Obojanischen Bahn 0,428 Saschen (0,91 m), bei 3 kleinen Bahnen (Liwny—Werchowje. Jaroslawl—Wologda und Tschudowo—Staraja Russa) 0,5 Saschen (1,07 m), bei Warschau—Bromberg, Warschau—Wien und Lodzer Fabrikbahn, zusammen bei 488 Werst, gleich der deutschen Normalspur (1,431 m), bei der ältesten russischen Bahn, der 25 Werst langen Linie von St. Petersburg nach Zarskoeselo 0,857 Saschen (1,89 m), bei allen übrigen Bahnen 0,714 Saschen (1,52 m).

Außer den vorangegebenen Eisenbahnen für öffentliche Benutzung befanden sich am Jahresschlusse 1889 noch 846 Werst (902 km) Eisenbahnen für nicht öffentlichen Verkehr im Betriebe, welche nach Bergwerks-,

Fabrik- und anderen Anlagen führen und theils mit Dampf, theils mit Pferden betrieben werden. Dieselben zerfallen in mehr als 400 einzelne Linien, deren Spurweite theils gleich der normalen rufsischen, theils kleiner ist.

2. Betriebsmittel und deren Leistungen.

	Am 1. Januar			
	1889		1890	
	im Ganzen	auf 1 Werst	im Ganzen	auf 1 Werst
a) Im Bestande waren:				
Lokomotiven	6 659	0,25	6 804	0,26
Davon waren:				
Personenzuglokomotiven .	144	—	134	—
Lokomotiven für Personen- und Güterzugdienst . .	1 188	—	1 258	—
6 rädrige Güterzuglokomoti- ven	3 690	—	3 755	—
8 rädrige Güterzuglokomoti- ven	1 382	—	1 372	—
Fairliegüterzuglokomotiven	52	—	50	—
Tenderlokomotiven . . .	203	—	205	—
Personenwagen	7 516	0,30	7 678	0,28
Dieselben hatten Achsen .	22 234	0,85	22 722	0,86
" " Sitzplätze	277 452	36,91	281 657	36,68
Gepäck- u. Güterwagen . .	135 910	5,20	141 898	5,34
Dieselben hatten Achsen .	276 030	10,56	287 270	10,82
Tragfähigkeit der Güter- wagen Pud	83 224 624	—	87 005 149	—
Durchschnittl. Tragfähigkeit eines Güterwagens . Pud	612,85	—	613	—
Postwagen	257	0,01	233	0,01
In den angegebenen Zahlen sind auch die den Privat- bahnen aus dem Staatsvor- rath zur Benutzung über- gebenen Betriebsmittel ent- halten. Es sind dies:				
Lokomotiven	346	—	245	—
Personenwagen	46	—	46	—
Güterwagen	7 144	—	6 370	—
Postwagen	90	—	81	—

Die Menge der aus dem Staatsvorrath an Privatgesellschaften zur Benutzung übergebenen Betriebsmittel hat sich hiernach in 1889 gegen 1888 vermindert. Es rührt dies daher, daß einzelnen Gesellschaften die ihnen vom Staate zum Gebrauch übergebenen Betriebsmittel endgültig verkauft wurden. Für den Kaufpreis wurden meist neue Obligationen, deren Verzinsung vom Staate gewährleistet wurde, ausgegeben. Im Allgemeinen hat sich der Bestand an Betriebsmitteln, namentlich an schweren Lokomotiven, Gepäck- und Güterwagen in 1889 gegen 1888 nicht unwesentlich erhöht.

b) Leistungen der Betriebsmittel.		1888	1889
Zahl der gefahrenen Züge		1 104 466	1 136 296
Diese Züge haben durchfahren . . . Werst		120 366 542	122 260 951
Durchschnittlich kamen auf 1 Werst Bahnlänge geleistete Zugwerst im Jahre		4 706	4 646
„ „ in 24 Stunden		13,07	12,89
Von allen Lokomotiven zusammen wurden gefahren Werst		162 894 145	164 932 356
Von dieser Gesamtzahl der Lokomotivwerst wurden geleistet mit:			
Verkehrszügen von großer und mittlerer Fahrgeschwindigkeit Werst		39 787 667 (24,48 %)	41 234 520 (25 %)
Verkehrszügen von geringer Fahrgeschwindigkeit Werst		82 754 248 (50,82 %)	81 839 252 (49,62 %)
Militärzügen „		997 573 (0,61 %)	845 925 (0,51 %)
Dienstzügen „		4 214 891 (2,59 %)	4 829 501 (2,93 %)
Im Ganzen mit Zügen „		127 754 379 (78,43 %)	128 749 198 (78,06 %)
Davon wurden mit 2 Lokomotiven gefahren „		7 387 836	6 488 247
Ohne Züge, leerfahrend „		6 416 991	6 240 696
Im Reservedienst „		3 822 107	3 699 388
Beim Rangirdienst „		24 900 668	26 243 074

Die Zahl der Leerfahrten der Lokomotiven ist hiernach im Jahre 1889 kleiner geworden als in 1888, obgleich die Gesamtleistung sich erhöht hat, ein Zeichen, dafs immer mehr auf wirthschaftlichen Betrieb gesehen wird.

Zur Feuerung der Lokomotiven wurden mineralische Brennstoffe und Holz verwendet, welche Stoffe sich auf die im Ganzen geleisteten Lokomotivwerst wie folgt vertheilten:

	1888	1889
Mineralische Brennstoffe wurden verwendet bei pCt.	58	60
Holz wurde verwendet bei „	42	40
Die Kosten des Brennstoffs stellten sich für je 100 Lokomotivwerst:		
bei Verwendung von mineralischem Brennstoff auf Rbl.	10,63	10,06
bei Verwendung von Holz auf „	9,20	8,46
Von sämmtlichen Wagen wurden geleistet Achswerst	6 540 012 000	6 634 885 000
Im Durchschnitt kamen also auf 1 Werst		
Bahnlänge im Jahre Achswerst	255 729	251 884
in 24 Stunden „	710	700
Von der Gesamtzahl der geleisteten Wagenachswerst kamen auf die Personen- und Postwagen pCt.	16	16
auf die Gepäck- und Güterwagen „	84	84
An Wagenachsen kamen im Mittel auf einen Verkehrszug von gröfser und mittlerer Fahrgeschwindigkeit Zahl	36,83	37,54
einen Verkehrszug von geringer Fahrgeschwindigkeit „	63,40	63,46
einen Militärzug „	57,18	58,03
„ Dienstzug „	44,46	48,83
im Durchschnitt auf 1 Zug „	54,38	54,27

3. Anlagekapital.

Zur Beschaffung des Anlagekapitals für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Staats- und Privatbahnen waren ausgegeben:

	Am Schlusse des Jahres			
	1888		1889	
	Metallrubel	dazu Kreditrubel	Metallrubel	dazu Kreditrubel
Aktien zum Nennbetrage von . .	262 235 935	142 650 425	242 554 235	142 145 425
Obligationen zum Nennbetrage von	1 239 232 727	21 855 409	1 310 666 057	60 162 600
zusammen Grund- u. Ergänzungs- kapital in Aktien u. Obligationen	1 501 468 662	164 505 834	1 553 220 292	202 308 025
Hierzu treten:				
a) die in das Grundkapital nicht eingerechneten von der Regierung geleisteten Beiträge an Geld und Eisenbahnzubehör (hierin sind die Kosten der unmittelbar von der Regierung gebanten Bahnen einbegriffen)	49 791 294	226 814 147	49 791 294	219 079 074
b) Ausgaben, welche auf die Betriebsausgaben der Eisenbahnen verrechnet wurden .	—	22 629 489	—	21 766 940
c) Ausgaben, welche aus den Reserve- und Erneuerungsfonds bestritten sind	—	37 948 864	—	53 885 044
d) nicht rückzahlbare Unterstützungen	—	12 542 298	—	12 542 298
zusammen	1 551 259 956	464 440 632	1 603 011 586	509 581 461

In den amtlichen russischen Berichten ist für die Umrechnung der Werth des Metall- (Silber-) Rubels für 1888 zu 1 Rbl. 70 Kop., für 1889 zu 1 Rbl. 50 Kop. gesetzt, wonach sich der Gesamtbetrag des auf die russischen Eisenbahnen verwendeten Anlagekapitals für den Schlufs des Jahres 1888 zu rund 1819 Mill. und für den Schlufs des Jahres 1889 zu rund 1930 Mill. Metallrubel ergibt.

Eine Werst Bahnlänge kostete hiernach durchschnittlich in 1888 rund 70 000, in 1889 rund 71 000 Metallrublel.

Der Staat war bei dem auf die Eisenbahnen verwendeten Anlagekapital wie folgt betheilt:

	1888		1889	
	Metallrublel	dazu Kreditrublel	Metallrublel	dazu Kreditrublel
a) die Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung war übernommen für Aktien im Betrage zu	222 877 000	94 753 000	215 817 000	94 753 000
„ Obligationen „ „ „	393 245 000	3 333 000	335 662 000	44 713 000
b) in den Händen der Regierung verbliebene (konsolidirte) Obligationen	790 787 000	13 430 000	919 804 000	10 358 000
c) vom Staate verausgabte Baugelder	49 791 000	226 814 000	49 791 000	219 079 000
d) vom Staate gewährte, nicht rückzahlbare Unterstützungen	—	12 532 000	—	12 532 000
zusammen	1 456 700 000	350 862 000	1 521 074 000	381 435 000
oder in Metallrubeln rund	1 663 000 000		1 775 000 000	

Der Staat war hiernach am Schlusse des Jahres 1888 bei 91, am Schlusse des Jahres 1889 bei 92 pCt. des gesammten auf die Eisenbahnen verwendeten Anlagekapitals unmittelbar betheilt, obschon der grössere Theil der Eisenbahnen sich in den Händen von Privatgesellschaften befindet.

Die bei der Regierung aufgelaufene Schuld der Gesellschaften betrug:

	Ende des Jahres			
	1888		1889	
	Metallrublel	Kreditrublel	Metallrublel	Kreditrublel
a) für die aus der Staatskasse wegen übernommener Zinsbürgschaft geleisteten, von der Gesellschaft nicht zurückgezahlten Zinsabzügen	37 942 000	343 908 000	12 074 000	339 861 000

Wirklich gezahlt wurden von der Regierung:	Kreditruble	Kreditruble
an Zinsen für Aktien und Obliga- tionen, welche von den Gesell- schaften veräußert wurden	6 560 916	5 025 804
„ Zinsen von Obligationen, welche im Besitze der Re- gierung verblieben sind, wur- den von den Gesellschaften nicht gedeckt	12 090 177	9 123 817
zusammen	18 651 093	14 149 621

In den Reserve- und Erneuerungsfonds der Privatbahnen waren im Bestande:

	Metallruble	Kreditruble	zusammen Metallruble
am 1. Januar 1889	373 000	17 329 000	10 566 400
„ 1. „ 1890	316 605	17 358 440	11 888 898

An sonstigen besonderen Kapitalen (Pensions-, Invaliden- u. dergl. Fonds) hatten die Privatbahnen noch im Bestande:

	Metallruble	Kreditruble	zusammen Metallruble
am Ende des Jahres 1889 . .	60 856	22 204 527	13 122 343
„ „ „ „ 1890 . .	60 856	25 599 938	17 127 481

4. Finanzielle Ergebnisse.

	1888	1889
Betriebslänge am Jahresschluss . . . Werst	26 133	26 554
„ im Jahresdurchschnitt . . . „	25 574	26 314
Roheinnahme (nach Abzug der auf dem Per- sonen-, Gepäck- und Eilgutverkehr lasten- den Staatssteuer) im Ganzen . . . Rbl.	283 382 754	282 690 784

	1888	1889
für 1 Werst Bahnlänge durchschn. Rbl.	11 081	10 743
„ 1 Zugwerst Kop.	235	231
„ 1 Wagenachswerst „	4,33	4,26
Betriebsausgabe im Ganzen Rbl.	160 067 686	168 832 542
„ für 1 Werst Bahnl. durchschn. „	6 259	6 416
„ „ 1 Zugwerst „ Kop.	133	138
„ „ 1 Wagenachswerst „ „	2,45	2,55
Verhältnifs der Betriebsausgabe zur Ein- nahme pCt.	56,48	59,73
Ueberschuß im Ganzen Rbl.	123 325 068	113 858 242
„ für 1 Werst Bahnl. durchschn. „	4 822	4 327
„ „ 1 Zugwerst „ Kop.	102	93
„ „ 1 Wagenachswerst „ „	1,98	1,71
Verhältnifs des Ueberschusses zur Ein- nahme pCt.	43,52	40,27
Von der gesammten vorangegebenen Einnahme entstammen aus dem Personenverkehr:		
im Ganzen Rbl.	47 289 000	49 098 000
für 1 Werst Bahnlänge „	1 849	1 896
in Prozenten der Gesamteinnahme . .	17	17
Güterverkehr:		
im Ganzen Rbl.	226 271 000	222 137 000
für 1 Werst Bahnlänge „	8 847	8 441
in Prozenten der Gesamteinnahme . .	80	79
Für den Staat hat die auf dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr gelegte Steuer ergeben Rbl.	8 710 975	8 442 089

Seit dem Jahre 1880 hat auf den russischen Eisenbahnen die Einnahme aus dem Güterverkehr in wesentlich stärkerem Maße zugenommen, als der Personenverkehr, wie nachstehende Uebersicht zeigt.

Einnahme aus dem				
Personenverkehr			Güterverkehr	
	im Ganzen 1000 Rbl.	auf 1 Werst Rbl.	im Ganzen 1000 Rbl.	auf 1 Werst Rbl.
Jahr 1880 . . .	43 017	2 027	142 027	6 733
„ 1881 . . .	42 984	2 025	151 306	7 126
„ 1882 . . .	45 240	2 122	164 635	7 721
„ 1883 . . .	45 846	2 093	180 298	8 232
„ 1884 . . .	45 202	2 008	178 619	7 936
„ 1885 . . .	44 341	1 884	190 084	8 075
„ 1886 . . .	43 895	1 807	175 900	7 240
„ 1887 . . .	44 096	1 779	203 322	8 205
„ 1888 . . .	47 289	1 849	226 271	8 847
„ 1889 . . .	49 008	1 866	222 137	8 441

Die Einnahme aus dem Personenverkehr hat sich hiernach in 1889 gegen 1880 im Ganzen um 6 081 000 Rbl. oder 14 pCt. vermehrt, im Durchschnitt auf 1 Werst Bahnlänge sich dagegen um 161 Rbl. oder 8 pCt. vermindert. Beim Güterverkehr ist die Einnahme im Ganzen um 80 110 000 Rbl. oder 56 pCt., auf 1 Werst Bahnlänge um 1 708 Rbl. oder 25 pCt. gestiegen.

Im Durchschnitt wurden eingenommen:

	1888	1889
für 1 beförderten Reisenden . . . Kop.	1,09	1,08
„ 1 Personenwerst „	1,08	1,08
„ 1 Pud befördertes Frachtgut . . „	5,77	5,60
„ 1 Pndwerst „	0,025031	0,024472

	1888	1889
Von den Ausgaben kamen auf:		
Zentralverwaltung:		
im Ganzen Rbl.	14 523 000	15 418 000
auf 1 Werst "	568	586
in Prozenten der Gesamtausgabe . .	9	9
Oertliche allgemeine Verwaltung:		
im Ganzen Rbl.	18 666 000	22 275 000
auf 1 Werst "	730	846
in Prozenten der Gesamtausgabe . .	12	13
Bahnunterhaltung und Bewachung:		
im Ganzen Rbl.	42 680 000	43 409 000
auf 1 Werst "	1 669	1 650
in Prozenten der Gesamtausgabe . .	27	26
Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst:		
im Ganzen Rbl.	55 365 000	58 408 000
auf 1 Werst "	2 165	2 220
in Prozenten der Gesamtausgabe . .	35	35
Verkehrsdienst:		
im Ganzen Rbl.	25 777 000	25 809 000
auf 1 Werst "	1 008	981
in Prozenten der Gesamtausgabe . .	16	15
Telegraphendienst:		
im Ganzen Rbl.	3 047 000	3 514 000
auf 1 Werst "	119	134
in Prozenten der Gesamtausgabe . .	2	2

5. Beamte und Arbeiter.

Die Beamten der staatlichen Aufsichtsbehörden, die von der Staatsregierung den Privatbahnverwaltungen beigegebenen Direktionsmitglieder, die Beamten des Ministeriums der Verkehrsanstalten, sowie die Beamten der Eisenbahnpolizei sind bei den nachstehenden Angaben nicht einbegriffen.

	Beamte und ständige Arbeiter			Tagearbeiter			Zusammen		
	an Gehalt, Neben- bezügen und Lohn gezahlter Betrag			an Löhnen gezahlter Betrag			Gezahlter Geld- betrag		
	Zahl	1888	1889	Zahl	1888	1889	Zahl	1888	1889
Zentralverwaltung . .	2 251	2 417	3 649 110	3 943 383	2	3	2 253	2 420	3 649 426
Oertliche allgemeine Ver- waltung	10 938	11 976	7 538 787	8 079 501	1 598	1 833	12 531	13 809	7 812 715
Zusammen allem. Ver- waltung	13 184	14 393	11 187 897	12 022 884	1 600	1 836	14 784	16 229	11 462 141
Bahnunterhaltungsdienst	67 619	70 934	12 135 443	12 964 586	39 268	30 799	99 887	101 733	17 408 811
Telegraphendienst . . .	8 236	8 365	2 916 792	3 039 344	534	545	8 770	8 910	3 020 759
Verkehrsdienst	59 115	53 326	17 804 330	18 321 895	3 048	3 269	55 163	56 595	18 381 947
Zugförderungs- und Be- triebsmitteldienst .	26 362	26 770	15 871 042	15 649 474	34 917	40 059	61 279	65 822	26 730 548
Im Ganzen . .	167 516	173 768	89 915 504	61 968 183	73 367	76 501	239 883	250 289	77 001 206
auf 1 Werst .	6,54	6,59	2 343	2 356	2,83	2,90	9,37	9,49	3 011

Unter der Zahl der beschäftigt gewesenen Personen befanden sich:

	1888	1889
Lokomotivführer und Gehilfen derselben	8 846	9 125
Lokomotivheizer	2 816	2 848
Oberschaffner und Schaffner	12 564	13 154
Beim Rangirdienst beschäftigte Personen	2 505	2 497
Weichensteller	12 155	12 616
Bahnwärter	26 471	30 941

6. Unfälle.

Es haben stattgefunden:

	1888	1889
Entgleisungen auf freier Strecke	129	148
„ „ Stationen	163	131
Zusammenstöße auf freier Strecke	20	21
„ „ Stationen	117	88
Sonstige Unfälle „ freier Strecke	370	296
„ „ „ Stationen	253	170
Im Ganzen Unfälle auf freier Strecke	519	465
„ „ „ „ Stationen	533	389
Gesamtzahl der Unfälle	1 052	854
„ „ beim Eisenbahnbetriebe ge- tödteten	529	561
„ „ beim Eisenbahnbetriebe Ver- letzten	922	827
„ „ beförderten Reisenden	42 966 255	45 005 162
„ „ von den Reisenden zurück- gelegten Personenwerst.	4 350 769 000	4 489 767 000
„ „ geleisteten Zugwerst.	120 366 542	122 260 951

Folgen der Unfälle.

	1888		1889	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Reisende wurden bei Bewegung der Züge	52	153	29	77
davon bei Entgleisungen	19	35	—	—
„ „ Zusammenstößen	13	38	—	3

	1888		1889	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Ohne eigenes Verschulden wurden Reisende	32	74	—	8
In Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit wurden Reisende . . .	20	79	29	74
Auf 1 Mill. beförderter Reisender kamen	1,21	3,56	0,64	1,72
„ 1 „ Personenwerst . . . „	0,012	0,035	0,007	0,017
„ 1 „ Zngwerst „	0,43	1,27	0,24	0,63
Eisenbahnbeamte und Arbeiter wurden	217	522	197	470
davon bei Entgleisungen	4	39	3	28
„ Zusammenstößen	4	38	2	20
beim Rangiren	65	250	82	251
Ohne eigenes Verschulden	18	112	4	63
In Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	199	410	193	407
Auf 1 Mill. Zugwerst kamen verunglückte Eisenbahnbeamte n. Arbeiter	1,80	4,34	1,61	3,85
Unter den verunglückten Bediensteten befanden sich:				
Lokomotivführer, Gehilfen derselben und Heizer	8	48	4	47
Oberschaffner und Schaffner	28	96	13	82
Weichensteller	22	47	19	49
beim Rangiren beschäftigte Personen	12	50	14	58
Bahnwärter	68	43	53	47
Sonstige Personen (nicht Reisende und nicht Bedienstete) wurden	260	247	335	280
davon ohne eigenes Verschulden . .	7	15	2	10
aus eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	253	232	333	270
Auf 1 Million Zugwerst kamen verunglückte sonstige Personen	2,16	2,05	2,74	2,29
Unter den verunglückten sonstigen Personen befanden sich Selbstmörder und solche, welche Selbstmord versuchten	70	10	68	25

	1888		1889	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Außerhalb des eigentlichen Eisenbahnbetriebes, bei Be- und Entladen von Wagen, in Werkstätten, bei Bauarbeiten u. dergl. wurden Personen	18	368	19	313
davon ohne eigenes Verschulden . .	6	66	5	39
in Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	12	302	14	274
In Folge von Unfällen, welche mit dem Eisenbahnbetriebe nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen, wie plötzliche Todesfälle, Blitzschlag, Verbrechen gegen das Leben u. dergl. wurden auf den Eisenbahnen außerdem noch Personen	163	78	170	86

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1887 bis 1889.

In früheren Jahren, zuletzt im vorigen Jahrgang, S. 1040 ff., waren wir nur in der Lage, eine ins Einzelne gehende Vergleichung zwischen den deutschen und den englischen Eisenbahnen (d. h. den Eisenbahnen von Großbritannien und Irland) aufzustellen, da für die französischen Eisenbahnen nur einige Hauptzahlen für drei Jahre vorlagen. Für die Jahre 1887, 1888 und 1889 ist aber nunmehr auch eine im wesentlichen vollständige französische Eisenbahnstatistik veröffentlicht, so daß die bisherige Trennung der vergleichenden Uebersichten in zwei Abschnitte (1. Vergleichung der Eisenbahnen Deutschlands und Englands, 2. die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs) nicht mehr erforderlich ist, vielmehr die Hauptbetriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs, in einer Uebersicht zusammengestellt werden konnten, für welche folgende amtliche Quellen benutzt sind:

1. Für die Eisenbahnen Deutschlands:

„Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für die Betriebsjahre 1887/88, 1888/89 und 1889/90“, sowie „Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der deutschen Eisenbahnstatistik für die Betriebsjahre 1887/88 bis 1889/90.

(Bearbeitet im Reichseisenbahnamt).

2. Für die Eisenbahnen Großbritanniens und Irlands:

a) Railway Returns for England and Wales, Scotland and Ireland for the year 1889. London 1890.

b) General Report to the Board of Trade in regard to the share and loan capital, traffic in passengers and goods and the working expenditure and net profits from Railway working of the Railway Companies of the United Kingdom for the year 1889. London 1890.

3. Für die Eisenbahnen Frankreichs:

a) Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1887. Documents divers.

Première partie: France. — Intérêt général. Paris 1890.

Deuxième partie: France. — Intérêt local. Algérie et Colonies. Paris 1891.

b) Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1888 und 1889. Documents principaux. Paris 1890 und 1891.

Vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht.

1. Ausdehnung und

Gegenstand	Deutschland ²⁾			England ³⁾		
	1887/88	1888/89	1889/90	1887	1888	1889
Bahulänge (Eigenthums- länge) . . . km	39 157	40 083	40 982 ⁵⁾	31 501 ⁵⁾	31 878	32 068
davon sind:						
Staatsbahnen . . km	34 394	35 230	36 584	—	—	—
in pCt. der Bahulänge %	87,9	87,9	89,3	—	—	—
doppelgleisig . . km	11 218	11 849	12 449 ⁵⁾	17 043 ⁵⁾	17 332	17 462
in pCt. der Bahulänge %	28,6	29,6	30,4	54,1	54,4	54,4
Es kommen an Bahulänge auf je:						
10 000 Einwohner km	8,72	8,33	8,44	8,5	8,4	8,3
100 qkm Fläche . "	7,33	7,40	7,37	10,0	10,1	10,3
Betriebslänge:						
am Jahresabfluß km	39 361	40 295	41 221 ⁵⁾	31 501 ⁵⁾	31 878	32 068
im Jahresdurchsch. "	38 534	39 724	40 660	—	—	—
Länge der Schmalspur- bahnen für öffentlichen Verkehr . . . km	703	819	873	—	—	—
Verwend. Anlagekapital:						
überhaupt . . . M	9 902 146 949	10 075 415 088	10 259 014 928	16 919 433 030	17 293 919 260	17 531 903 320
für 1 km Bahulänge "	255 071	251 096	252 268 ⁵⁾	537 104 ⁵⁾	542 511	546 364
Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft:						
bei den Staatsbahnen:						
durch Staatsanleihen u. aus extraordinären Fonds u. dergl. . M	9 122 976 485	9 260 885 531	9 420 294 382	—	—	—
h. d. Privatbahnen durch:						
Ausgabe von Aktien M	471 370 150	482 127 781	453 108 386	6 295 906 340	6 446 768 920	6 524 591 160
Ausgabe von Obliga- tionen . . . M	265 043 505	282 076 796	293 235 056	6 376 487 700	6 470 096 380	6 548 982 540
schwebende Schulden "	58 594 119	45 658 439	28 214 504	—	—	—
sousrige Beschaffg. " ⁸⁾	4 162 600	4 666 541	4 162 600	—	—	—
Anleihen und Schulden (loans and debenture stock) . . . M	—	—	—	4 247 039 040	4 377 063 960	4 458 379 630

¹⁾ Für die Umrechnung gelten: 1 mile (engl.) = 1,609 km; 1 £ = rund 20 M; 1 d = rund 8 1/4;²⁾ Die Angaben für Deutschland beziehen sich auf das Betriebsjahr.³⁾ Die Angaben für England gelten für das Kalenderjahr.⁴⁾ Die Angaben für Frankreich (europäisches) gelten für das Kalenderjahr.⁵⁾ Die Abweichungen gegen die früheren Zahlenangaben beruhen darin, daß als Umrechnungs-⁶⁾ Etwaige Abweichungen gegen frühere Angaben beruhen auf den neueren Feststellungen.⁷⁾ Ohne die Strecken auf fremdem Gebiete und die Industriebahnen.⁸⁾ Außerdem sind in der deutschen Statistik noch heisteheude Geldbeträge aufgeführt, ohne⁹⁾ Angaben liegen nicht vor.¹⁰⁾ Berichtigte Zahl.¹¹⁾ In den vorstehenden Längenzahlen mitenthaltend und zwar für 1887 = 661 km; für 1888 =

ulagekapital.¹⁾)

Frankreich ⁴⁾			Zunahme oder Abnahme in 1889 gegen 1887								
1887 ⁶⁾	1888	1889	Deutschland		England		Frankreich				
			Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.			
) 34 008 ⁷⁾	35 035 ⁷⁾	36 147	+	1 825	+ 4,7	+	587	+ 1,9	+	2 144	+ 6,3
2 468	2 468	2 499	+	2 190	+ 6,4	—	—	—	+	31	+ 1,3
7,3	7,0	6,9	+	1,3	+ 1,7	—	—	—	—	0,4	— 5,4
13 135 ⁹⁾	—	—	+	1 231	+ 11,0	+	419	+ 2,5	—	—	—
88,7	—	—	+	1,5	+ 6,3	+	0,3	+ 0,6	—	—	—
6,5	6,7	6,9	+	0,22	+ 2,7	—	0,9	— 2,4	+	0,4	+ 6,9
9,0	9,9	9,5	+	0,34	+ 4,7	—	0,9	— 2,0	+	0,5	+ 5,6
¹⁰⁾ 33 989	35 014	36 091	+	1 860	+ 4,7	+	587	+ 1,9	+	2 102	+ 6,3
33 469	34 412 ¹¹⁾	35 569	+	2 066	+ 5,4	—	—	—	+	2 100	+ 6,3
¹¹⁾ —	—	—	+	170	+ 24,2	—	—	—	—	—	—
10 958 925 431	11 189 609 747	11 511 920 201	+ 356 867 979	+ 3,6	+ 612 470 240	+ 3,6	+ 552 964 770	+ 5,0			
322 426	819 575	318 969	— 2 803	— 1,1	+	9 260	+ 1,7	— 3 457	— 1,1		
537 901 333	537 901 333	549 381 333	+ 357 317 897	+ 3,9	—	—	+	11 480 000	+ 2,1		
1 289 790 963	1 297 392 643	1 309 764 463	— 18 261 764	— 3,9	+ 228 684 820	+ 3,6	+	19 973 500	+ 1,6		
8 014 672 432	8 237 365 866	8 440 665 400	+ 28 191 461	+ 10,6	+ 172 444 840	+ 2,7	+ 425 992 968	+ 5,3			
—	—	—	— 10 379 615	— 26,9	—	—	—	—			
1 116 560 703	1 116 949 905	1 212 109 005	—	—	—	—	+	95 548 302	+ 8,6		
—	—	—	—	—	211 340 580	+ 5,0	—	—			

1 ton (engl.) = 1016 kg; 1 Franc = rund 0,80 M.

zahl für die engl. mile = 1,609 km (bisher rund 1,61 km) angenommen ist.

nähere Angabe über die Art der Beschaffung.

845 km; für 1889 = 1278 km.

2. Betriebsmittel und

Gegenstand	Deutschland			England		
	1887/88	1888/89	1889/90	1887	1888	1889
I. Bestand:						
Lokomotiven:						
überhaupt . . . Stück	12 811	13 107	13 496	15 552	15 694	15 924
auf 10 km Betriebslänge . . . Stück	3,25	3,25	3,27	4,93	4,92	4,96
Personenwagen:						
überhaupt . . . "	23 703	24 386	25 404	35 021	35 548	36 137
auf 10 km Betriebslänge . . . Stück	6,02	6,05	6,16	11,12	11,13	11,36
Sitz- und Stehplätze derselben . . . Anz.	1 016 377	1 041 500	1 079 882 ²⁾	—	—	—
Zahl der Achsen Stück	52 491	53 843	56 008	—	—	—
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen Stück	254 385	262 250	273 559	499 904	512 551	531 096
auf 10 km Betriebslänge . . . Stück	64,6	65,1	66,4	158,7	160,4	165,3
Zahl der Achsen derselben . . . Stück	518 526	534 241	576 851 ²⁾	—	—	—
Tragfähigkeit ders. t	2 489 819	2 571 397	2 688 406	—	—	—
Postwagen . . . Stück	1 587	1 604	1 647	—	—	—
Beschaffungskosten:						
der Lokomotiven (einschließl. Tender) „	587 725 017	588 131 835	597 114 087 ²⁾	—	—	—
der Personenwagen „	184 220 821	191 346 057	201 455 620	—	—	—
der Gepäck-, Güter- und dergl. Wagen „	744 154 111	768 954 428	794 609 910	—	—	—
II. Leistungen:						
Die eigenen und fremden Lokomotiven leisteten:						
a) Lokomotivkm . . . Anz.	407 299 678	435 494 596	471 355 624 ²⁾	—	—	—
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge Anz.	10 566	10 963	11 593	—	—	—
b) Nntzkm . . . "	272 480 804	289 733 399	311 413 819	—	—	—
Geleist. Wagenachskm ¹⁾ von:						
Personenwagen . . . Anz.	1 921 710 115	2 019 133 815	2 219 432 122 ²⁾	—	—	—
Gepäck- u Güterwagen . . . "	8 563 372 536	9 262 899 258	9 906 030 118	—	—	—
Postwagen . . . "	228 839 581	233 267 066	245 715 457	—	—	—
Insgesamt . . . "	10 713 922 232	11 515 300 139	12 371 177 697	—	—	—
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge Anz.	277 937	280 882	304 262	—	—	—

¹⁾ Auf eigenen Betriebsstrecken.²⁾ In der englischen Statistik sind Angaben über Sitzplätze, Achsenzahl, Tragfähigkeit, Be-³⁾ Die Quelle giebt Wagenkilometer an. Dieselben sind zur leichteren Vergleichung mit

deren Leistungen.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1889 gegen 1887								
1887	1888	1889	Deutschland		England		Frankreich				
			Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.			
9 739	9 819	9 871	+	685	+ 5,3	+	372	+ 2,4	+	132	+ 1,4
2,56	2,80	2,73	+	0,02	+ 0,6	+	0,03	+ 0,6	—	0,13	— 4,5
22 589	22 778	23 179	+	1 701	+ 7,2	+	1 116	+ 3,2	+	590	+ 2,6
6,65	6,50	6,42	+	0,14	+ 2,3	+	0,14	+ 1,2	—	0,23	— 3,5
—	—	—	+	63 506	+ 6,2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	+	3 517	+ 6,7	—	—	—	—	—	—
249 258	253 258	256 612	+	19 174	+ 7,5	+	31 192	+ 6,2	+	7 354	+ 2,9
73,3	72,3	71,1	+	1,8	+ 2,4	+	6,4	+ 4,3	—	2,2	— 3,0
—	—	—	+	38 325	+ 7,4	—	—	—	—	—	—
—	—	—	+	198 587	+ 8,0	—	—	—	—	—	—
—	—	—	+	60	+ 3,8	—	—	—	—	—	—
—	—	—	+	9 389 070	+ 1,6	—	—	—	—	—	—
—	—	—	+	17 284 799	+ 9,3	—	—	—	—	—	—
—	—	—	+	50 455 799	+ 6,8	—	—	—	—	—	—
260 161 498	268 602 060	285 119 650	+	64 055 946	+ 15,7	—	—	—	+	24 958 152	+ 9,6
7 773	7 805	8 016	+	1 027	+ 9,7	—	—	—	+	243	+ 3,1
—	—	—	+	38 933 015	+ 14,2	—	—	—	—	—	—
³⁾ 2 030 600 000	³⁾ 2 089 900 000	³⁾ 2 167 000 000	+	297 722 007	+ 15,3	—	—	—	+	136 400 000	+ 6,7
6 754 400 000	7 193 100 000	7 387 000 000	+	1 342 657 582	+ 15,7	—	—	—	+	582 600 000	+ 8,6
—	—	—	+	16 875 876	+ 7,4	—	—	—	—	—	—
8 785 000 000	9 233 000 000	9 504 000 000	+	1 657 255 465	+ 15,5	—	—	—	+	719 000 000	+ 8,2
262 480	268 310	267 200	+	26 325	+ 9,5	—	—	—	+	4 720	+ 1,8

schaffungskosten und Leistungen der Betriebsmittel nicht enthalten.
Wagenachskilometer annähernd geschätzt.

3. Finanziell

Gegenstand	Deutschland			England		
	1887/88	1888/89	1889/90	1887	1888	1889
a) Einnahme aus dem Personenverkehr:						
1. Klasse M	12 800 866	13 808 197	15 821 806	61 630 160	60 805 620	63 750 540
2. „ „	77 559 907	81 648 174	86 844 192	55 776 060	53 848 120	54 094 680
3. „ „	141 890 832	148 366 440	158 750 248	—	—	—
4. „ „	44 268 913	49 095 405	54 079 808	—	—	—
Militär „	7 729 309	7 069 937	7 747 986	—	—	—
3. Klasse und Parlamentszüge M	—	—	—	865 860 880	873 804 680	895 708 880
Zeitkarten (Season or periodical tickets) M	—	—	—	89 459 980	41 020 240	43 919 580
Nebeneinnahmen (Gepäck, Hunde und Sonstiges) M	9 647 094	9 934 381	10 650 157	88 738 660	90 203 140	95 141 020
Gesamteinnahme M	293 896 921	309 922 534	333 894 172	611 465 740	619 681 800	652 614 480
für 1 km durchschn. Betriebslänge M	7 748	7 934	8 850 ²⁾	19 416 ²⁾	19 441	20 835
b) Einnahme aus dem Güterverkehr:						
Eilgut M	18 879 708	19 208 020	20 259 183	—	—	—
Frachtgut „	662 393 236	716 737 448	771 280 177	—	—	—
Postgut „	1 451 813	1 318 549	1 514 056	—	—	—
Militärgut „	1 915 966	2 739 117	2 910 930	—	—	—
Dienstgut „	22 664 314	25 544 648	28 639 555	—	—	—
Viehverkehr „	23 254 807	23 867 426	25 718 348	25 869 680	27 141 160	26 796 160
Mineralklasse (minerals) M	—	—	—	312 904 180	323 177 620	341 043 340
Allgemeine Güter (general merchand.) M	—	—	—	408 023 360	424 796 820	453 887 180
Nebenerträge M	20 173 245	21 276 655	22 919 092	28 760	—	—
Gesamteinnahme M	750 733 074	810 691 903	878 241 341	746 825 980	775 115 600	821 726 660
für 1 km durchschn. Betriebslänge M	19 509	20 456	21 526 ²⁾	23 704 ²⁾	24 313	25 606
c) Sonst. Einnahmen M	44 991 597	46 007 111	57 520 604	60 575 800	63 095 900	66 159 200
Gesamteinnahmen: ¹⁾	¹⁾	¹⁾	¹⁾			
überhaupt M	1 089 621 592	1 166 621 548	1 264 656 117	1 418 867 520	1 457 893 300	1 540 500 340
für 1 km durchschn. Betriebslänge M	28 267	29 368	31 104 ²⁾	45 042 ²⁾	45 734	48 006
auf 1000 Nutzkilom M	3 999	4 027	4 061	—	—	—
auf 1000 Zugkilom M	—	—	—	3 118	3 112	3 159

¹⁾ Ausschließlich Pachtzins. Die Betriebseinnahmen betragen (einschl. Pachtzins) für 1887 =

²⁾ Die Abweichungen gegen die früheren Zahlenangaben beruhen auf der gekänderten Um-

³⁾ Ohne Verkehrsteuer. Dieselbe stellt sich für 1887 auf 70 169 074 M.

⁴⁾ Einschließlich Viehverkehr. Der Betrag im Viehverkehr stellt sich für 1887 auf 18 736 964 M.

⁵⁾ Recettes diverses et annexes.

Betriebsergebnisse.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1889 gegen 1887					
1887	1888	1889	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.
¹⁾ 265 914 423	²⁾ 267 411 770	³⁾ 307 979 427	+ 3 020 940	+23,6	+ 2 120 380	+ 3,4	+ 42 065 004	+15,8
—	—	—	+ 9 284 285	+12,0	— 1 681 360	— 3,0		
—	—	—	+ 16 859 416	+11,9	—	—		
—	—	—	+ 9 810 890	+22,2	—	—		
—	—	—	+ 18 657	+ 0,2	—	—	—	—
—	—	—	—	—	+ 29 848 000	+ 8,1	—	—
—	—	—	—	—	+ 4 459 380	+11,3	—	—
70 052 959	71 388 563	74 508 482	+ 1 003 063	+10,4	+ 6 402 360	+ 7,2	+ 4 456 523	+ 6,3
¹⁾ 335 967 382	²⁾ 338 800 334	³⁾ 382 487 909	+ 39 997 251	+13,6	+ 41 148 740	+ 6,7	+ 46 520 527	+13,8
10 038	9 845	10 753	+ 602	+ 7,8	+ 919	+ 4,7	+ 715	+ 7,1
—	—	—	+ 1 379 480	+ 7,2	—	—	—	—
—	—	—	+108 886 941	+16,4	—	—	—	—
—	—	—	+ 62 243	+ 4,2	—	—	—	—
—	—	—	+ 994 964	+51,9	—	—	—	—
—	—	—	+ 5 975 241	+26,4	—	—	—	—
—	—	—	+ 2 463 541	+10,6	+ 926 480	+ 3,6	—	—
463 788 861	475 714 608	495 634 586	—	—	+ 28 139 160	+ 9,0	+ 31 845 725	+ 6,9
			—	—	+ 45 863 800	+11,3		
¹⁾ 23 264 925	⁴⁾ 24 047 786	⁴⁾ 25 525 787	+ 2 745 847	+13,6	— 28 760	—	+ 2 260 862	+ 9,7
487 053 786	499 762 394	521 160 373	+122 508 267	+16,3	+ 74 900 680	+10,0	+ 34 106 587	+ 7,9
14 552	14 523	14 652	+ 2 017	+10,3	+ 1 902	+ 8,9	+ 100	+ 0,7
¹⁾ 34 130 778	⁵⁾ 35 502 215	⁵⁾ 34 132 156	+ 12 529 007	+27,8	+ 5 583 400	+ 9,2	+ 1 378	—
857 151 946	874 064 942	937 780 438	+175 034 525	+16,9	+121 632 620	+ 8,6	+ 80 628 492	+ 9,4
25 610	25 400	26 365	+ 2 887	+10,9	+ 2 967	+ 6,6	+ 755	+ 2,9
—	—	—	+ 62	+ 1,6	—	—	—	—
3 880	—	—	—	—	+ 41	+ 1,3	—	—

1 091 806 156 \mathcal{M} . für 1888 = 1 168 956 289 \mathcal{M} und für 1889 = 1 267 111 530 \mathcal{M}
rechnungszahl für die engl. Mile = 1,609 (hisher 1,61).

für die Hauptbahnen.

Gegenstand	Deutschland			England		
	1887/88	1888/89	1889/90	1887	1888	1889
Einnahme aus dem Personen und Güterverkehr:						
überhaupt.	1 044 620 995	1 120 614 437	1 207 135 513	1 358 291 720	1 394 797 400	1 474 341 140
für 1 km durchschn.						
Betriebslänge	¹⁾ 27 067 ¹⁾	28 213	29 689	¹⁾ 43 120 ¹⁾	43 754	45 900
auf 1000 Nutzkilom.	3 834 ¹⁾	3 868	3 876	—	—	—
auf 1000 Zugkilom.	—	—	—	¹⁾ 2 984	2 977	3 400
Betriebsausgaben:						
Allgemeine Verwaltung:						
im Ganzen	59 579 271	63 208 508	71 481 298	³⁾ 101 276 220	³⁾ 103 035 220	³⁾ 108 882 300
für 1 km durchschn.						
Betriebslänge	1 546	1 591	1 758	3 244	3 270	3 438
auf 1000 Nutzkilom.	219	218	290	—	—	—
Bahnverwaltung:						
im Ganzen	149 689 488	161 258 862	173 670 276	⁴⁾ 121 457 840	⁴⁾ 123 934 600	⁴⁾ 131 811 500
für 1 km durchschn.						
Betriebslänge	3 883	4 059	4 271	3 854	3 878	4 090
auf 1000 Nutzkilom.	549	557	558	—	—	—
Transportverwaltung:						
im Ganzen	364 838 068	395 075 353	437 965 426	⁵⁾ 490 579 860	⁵⁾ 500 375 940	⁵⁾ 531 312 700
für 1 km durchschn.						
Betriebslänge	9 464	9 945	10 772	15 550	15 674	16 538
auf 1000 Nutzkilom.	1 339	1 364	1 406	—	—	—
Gesamtausgaben:						
überhaupt.	²⁾ 574 106 827 ²⁾	619 542 723 ²⁾	683 117 000 ²⁾	⁶⁾ 741 265 320	⁶⁾ 755 242 140	⁶⁾ 801 882 330
für 1 km durchschn.						
Betriebslänge	14 893	15 596	16 801	⁷⁾ 23 532 ⁷⁾	23 692 ⁷⁾	24 990
auf 1000 Nutzkilom.	2 107	2 138	2 194	—	—	—
auf 1000 Zugkilom.	—	—	—	⁸⁾ 1 629 ⁸⁾	1 612 ⁸⁾	1 940
in pCt. der Betriebseinnahme	52,69	53,11	54,00	52,3	51,8	52,1

¹⁾ Berichtigte Ziffern.

²⁾ Anschl. der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. s. w. und des Pachtzinses. Die Betriebsausgaben betragen für 1887 = 713 313 420 \mathcal{M} , für 1888 = 727 345 760 \mathcal{M} und für 1889 = 771 507 120 \mathcal{M} .

³⁾ General charges, rates and taxes, government duty, Compensation for personal injuries etc.

⁴⁾ Maintenance of way, works.

⁵⁾ Locomotive power, repairs and renewals of carriages and wagons, traffic expenses (coaching etc.).

⁶⁾ Einschl. Nebenausgaben. Die Ausgaben für Dampfschiffe, Kanäle und Häfen stellten sich für 1887 = 713 313 420 \mathcal{M} , für 1888 = 727 345 760 \mathcal{M} und für 1889 = 771 507 120 \mathcal{M} betragen.

⁷⁾ Die eigentlichen Betriebsausgaben für 1 km durchschnittliche Betriebslänge stellen sich für 1887 = 15 550 \mathcal{M} , für 1888 = 15 674 \mathcal{M} und für 1889 = 16 538 \mathcal{M} betragen.

⁸⁾ Auf 1000 Zugkilometer ergaben die eigentlichen Betriebsausgaben in 1887 = 1566 \mathcal{M} , in 1888 = 1567 \mathcal{M} und in 1889 = 1654 \mathcal{M} .

⁹⁾ Einschließlich Nebenausgaben. Die eigentlichen Betriebsausgaben betragen für 1887 = 15 550 \mathcal{M} , für 1888 = 15 674 \mathcal{M} und für 1889 = 16 538 \mathcal{M} .

¹⁰⁾ Die Angaben für 1887 sind bezüglich der Lokalbahnen nicht vollständig gegenüber den Angaben für 1888 und 1889.

¹¹⁾ Einschl. recettes diverses.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1889 gegen 1887					
1887	1888	1889	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.
¹⁾ 845 406 081	¹¹⁾ 861 299 698	¹¹⁾ 922 846 420	+ 162 505 518	+ 15,6	+ 116 049 420	+ 8,3	+ 77 440 389	+ 9,2
25 259	25 029	25 946	+ 2 622	+ 9,7	+ 2 821	+ 6,3	+ 687	+ 2,7
—	—	—	+ 42	+ 1,1	—	—	—	—
3 777	—	—	—	—	+ 41	+ 1,4	—	—
¹⁰⁾ —	—	—	+ 11 902 027	+ 20,0	+ 7 606 640	+ 7,3	—	—
—	—	—	+ 212	+ 13,7	+ 174	+ 5,4	—	—
—	—	—	+ 11	+ 5,0	—	—	—	—
—	—	—	+ 23 960 788	+ 16,0	+ 9 854 220	+ 8,1	—	—
—	—	—	+ 388	+ 10,0	+ 286	+ 6,1	—	—
—	—	—	+ 9	+ 1,6	—	—	—	—
—	—	—	+ 73 127 358	+ 20,0	+ 40 732 840	+ 8,3	—	—
—	—	—	+ 1 308	+ 13,8	+ 982	+ 6,3	—	—
—	—	—	+ 67	+ 5,0	—	—	—	—
⁹⁾ 456 305 388	⁹⁾ 461 899 737	⁹⁾ 488 373 582	+ 109 010 173	+ 19,0	+ 60 617 000	+ 8,3	+ 32 068 194	+ 7,0
13 634	13 428	13 730	+ 1 903	+ 12,8	+ 1 458	+ 6,3	+ 96	+ 0,7
—	—	—	+ 87	+ 4,1	—	—	—	—
2 039	—	—	—	—	+ 15	+ 0,9	—	—
53,3	52,8	52,1	+ 1,33	+ 2,5	— 0,1	— 0,3	— 1,1	— 2,1

ausgaben betragen für 1887 = 586 364 762 *M.*, für 1888 = 633 798 594 *M.* und für 1889 = 683 117 000 *M.* for damage and loss of goods, legal and parliamentary expenses, miscellaneous working expenditure.

and merchandise).

1887 = 1 397 595 *£*, in 1888 = 1 394 819 *£*, in 1889 = 1 518 760 *£*. Die eigentlichen Betriebsausgaben

1887 auf 22 648 *M.*, in 1888 auf 22 822 *M.* und in 1889 auf 24 040 *M.*

1888 = 1552 *M.* und in 1889 = 1582 *M.*

439 775 882 *M.*, für 1888 = 444 888 246 *M.* und für 1889 = 469 470 318 *M.*

für die Hauptbahnen, weshalb von der Einstellung der betr. Sonderbeträge abgesehen werden mußte.

Gegenstand	Deutschland			England		
	1887/88	1888/89	1889/90	1887	1888	1889
Die Betriebsausgaben für je 1000 Zugkm = \mathcal{M} setzen sich, wie folgt, zusammen:	—	—	—	1 566	1 552	1 591
Bahnunterhaltung . \mathcal{M}	—	—	—	266	264	261
Lokomotivzugkraft . „	—	—	—	412	409	411
Betriebsmittel . . . „	—	—	—	159	156	158
Verkehrsausgaben . „	—	—	—	503	501	501
Allgemeinkosten . . „	—	—	—	78	74	77
Steuern „	—	—	—	92	92	91
Regierungsabgaben . „	—	—	—	14 ²⁾	14 ²⁾	14 ²⁾
Entschädigungen:						
für Personenvorletzungen . . . „	—	—	—	8	4	10
für Güterbeschädig. „	—	—	—	7	7	8
Rechtsbeistand und Parlamentskosten . „	—	—	—	13	10	12
Sonstige Kosten . . „	—	—	—	19	21	20
Ueberschufs:						
im Ganzen . . . \mathcal{M}	¹⁾ 505 441 394	¹⁾ 535 157 695	¹⁾ 565 681 134	²⁾ 677 602 200	²⁾ 702 651 160	²⁾ 738 618 026
für 1 km durchschn. Betriebslänge . „	13 374	13 772	14 303	21 510	22 042	23 027
auf 1000 Nutzk. . „	1 891	1 888	1 867	—	—	—
auf 1000 Zugkm . „	—	—	—	⁴⁾ 1 489 ⁴⁾	⁴⁾ 1 500 ⁴⁾	1 515
in pCt. des Anlagekapitals . . . %	5,17	5,40	5,60	4,00	4,06	4,31
in pCt. der Roheinnahmen . . . „	46,39	45,78	44,64	47,9	48,3	49,3
Staatszinszuschüsse (für übernommene Zinsbürgschaft) . „	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Unter Berücksichtigung sämtlicher Einnahme- und Ausgabebetitel des Buchungsformulars des Pachtzinses) für 1887 = 515 514 765 \mathcal{M} , für 1888 = 547 078 825 \mathcal{M} und für 1889 = 581 539 117 \mathcal{M} .

²⁾ Nur für Großbritannien. In Irland wird keine Abgabe von den Bahnreisenden erhoben.

³⁾ Der Betriebsüberschufs stellt sich für 1887 auf 644 978 300 \mathcal{M} , für 1888 auf 667 451 640 \mathcal{M} .

⁴⁾ Der eigentliche Betriebsüberschufs für 1000 Zugkilometer beträgt in 1887 = 1418 \mathcal{M} .

⁵⁾ Die Angaben beziehen sich auf das Hauptbahnnetz (für 1887 mit 31 446 km mittlere Betriebslänge).
540 363 375 Frs.

⁶⁾ Der Betriebsüberschufs betrug in 1887 = 405 630 149 \mathcal{M} , in 1888 = 416 411 452 \mathcal{M} und in

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1889 gegen 1887						
1887	1888	1889	Deutschland		England		Frankreich		
			Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.	
1976	—	—	—	—	+	16	+ 1,0	—	—
400	—	—	—	—	+	8	+ 1,1	—	—
664	{	—	—	—	+	18	+ 4,4	—	—
704		—	—	—	—	5	— 8,1	—	—
104		—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	— 1,4	—	—
—	—	—	—	—	—	1	— 1,1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	+	2	+ 25,0	—	—
—	—	—	—	—	+	1	+ 14,3	—	—
—	—	—	—	—	—	2	— 15,4	—	—
104	—	—	—	—	+	1	+ 5,3	—	—
400 846 558	412 165 205	449 406 856	+ 60 289 740	+ 11,9	+ 61 015 820	+ 9,9	+ 39 560 298	+ 9,7	
11 976	11 977	12 635	+ 929	+ 6,9	+ 1 509	+ 7,9	+ 659	+ 5,3	
—	—	—	24	— 1,3	—	—	—	—	
1 791	—	—	—	—	+	26	+ 1,3	—	—
3,66	3,63	3,90	+ 0,43	+ 8,3	+ 0,21	+ 5,3	+ 0,24	+ 6,6	
46,3	47,3	47,9	— 1,63	— 3,6	+ 2,1	+ 4,4	+ 1,1	+ 2,4	
45 853 276	41 597 182	19 235 821	—	—	—	—	— 26 617 455	— 58,9	

Der Betriebsüberschufs beträgt (unter Ausschluss der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. s. w. und

Railway passenger dnty.)

und für 1889 auf 702 834 020 M.

1888 = 1426 M. und in 1889 = 1441 M.

länge und 218 551 303 Zngkilometern). Die eigentlichen Betriebsausgaben stellten sich in 1887 auf

1889 = 453 376 102 M.

4. Verkehr

Gegenstand	Deutschland			England		
	1887/88	1888/89	1889/90	1887	1888	1889
Personenverkehr:						
Beförd. Personen . Anz.	815 991 747	839 864 460	876 825 006	¹⁾ 784 744 620	¹⁾ 743 676 073	¹⁾ 776 454 9
Geleist. Personenkm "	8 707 769 430	9 208 806 056	10 172 387 468	⁴⁾ —	—	—
Durchschnittliche Fahrt 1 Person . . . km	27,56	27,10	26,99	⁴⁾ —	—	—
Durchschnittsertrag:						
für 1 Person . . M	0,90	0,88	0,86	0,70	0,71	0,71
" 1 Personenkm M	3,36	3,36	3,18	⁴⁾ —	—	—
Güterverkehr:						
Beförd. Gütertonnen t	177 368 209	197 879 990	212 093 839	²⁾ 273 229 714	²⁾ 286 256 414	²⁾ 302 268 6
Geleistete Gütertkm tkm	18 506 790 284	20 230 122 781	21 851 199 307	⁴⁾ —	—	—
Durchschnittliche Fahrt 1 Gütertonne . . km	104,35	102,33	103,03	⁴⁾ —	—	—
Durchschnittsertrag:						
für 1 Gütertonne M	4,11	3,98	4,00	2,73	2,71	2,73
" 1 tkm . . . M	3,94	3,90	3,88	⁴⁾ —	—	—
Geleistete Zugkm:						
in Schnell- und Personen-						
zügen . . . Anz.	124 891 732	130 166 732	193 350 006	244 281 009	250 136 350	259 182 34
" Güterzügen . . "	95 898 554	103 942 928	113 686 631	206 545 020	213 721 996	223 556 44
" gemischten Zügen . "	33 523 743	35 380 098	36 791 926	4 284 086	4 677 843	4 976 88
" Arbeits- und Material-						
zügen . . . Anz.	2 834 728	3 668 158	3 562 526	—	—	—
überhaupt . . . "	267 148 757	278 157 916	293 391 089	³⁾ 455 110 115	³⁾ 468 536 189	487 713 077
durchschn. auf 1 km "	6 663	6 876	7 216	14 447	14 698	15 189
Anf 1 km kommen						
durchschnittl.:						
Personenkm . . . Anz.	229 300	235 700	254 400	⁴⁾ —	—	—
Gütertkm . . . "	480 400	510 400	538 600	⁴⁾ —	—	—
Von der Gesamteinnahme entfallen:						
auf Personen- und Ge-						
päckverkehr . . pCt.	26,97	26,56	26,40	43,09	42,31	42,34
auf Güterverkehr . "	68,90	69,49	69,03	52,64	53,16	53,34
" sonst. Einnahm. "	4,13	3,95	4,55	4,27	4,33	4,30
Von der Betriebsausgabe kommen:						
auffallgem. Verwalt. pCt.	10,33	10,30	10,47	14,4	14,3	14,1
" Bahnverwaltung "	26,07	26,03	25,43	17,0	17,0	17,0
" Transportverwalt. "	63,55	63,77	64,11	68,6	68,7	68,7

¹⁾ Einschl. Karteninhaber für 1887 = 1 066 089, für 1888 = 1 176 909 und für 1889 = 1 271 292.²⁾ Minerals and generals merchandise. Die Abweichungen gegen die früheren Angaben beruhen auf³⁾ Genauere Zahlen (gegenüber den abgerundeten).⁴⁾ In der englischen Statistik fehlen diese Angaben.

Ergebnisse.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1889 gegen 1887					
1887	1888	1889	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.	Betrag	in pCt.
225 977 464	233 760 150	253 478 850	+ 60 835 269	+19,2	+ 41 709 665	+ 5,7	+ 27 501 886	+12,2
7 300 968 355	7 440 025 560	8 730 799 543	+1 464 618 083	+16,5	—	—	+1 429 836 188	+19,6
82,3	81,3	84,4	— 0,37	— 2,1	—	—	+ 2,1	+ 6,5
1,15	1,14	1,22	— 0,04	— 4,4	+ 0,02	+ 2,9	+ 0,04	+ 3,4
8,64	8,39	8,33	— 0,08	— 2,5	—	—	— 0,11	— 8,0
79 480 783	84 740 377	89 865 527	+ 34 725 130	+19,6	+ 29 036 887	+10,6	+ 10 884 744	+18,1
9 960 709 370	10 457 346 975	11 113 539 357	+3 342 409 023	+18,1	—	—	+1 152 829 987	+11,6
125,3	123,4	123,7	— 1,32	— 1,3	—	—	— 1,6	— 1,3
5,84	5,61	5,32	— 0,11	— 2,7	— 0,01	— 0,4	— 0,32	— 5,5
4,66	4,55	4,46	— 0,06	— 1,3	—	—	— 0,20	— 4,3
92 821 000	—	—	+ 14 458 274	+11,6	+ 14 901 337	+ 6,1	—	—
73 021 671	—	—	+ 17 798 077	+18,6	+ 17 011 424	+ 8,0	—	—
56 577 267	—	—	+ 3 268 183	+ 9,3	+ 692 301	+16,1	—	—
1 907 806	—	—	+ 727 798	+25,7	—	—	—	—
223 827 734	—	—	+ 36 247 332	+14,1	+ 32 605 062	+ 7,2	—	—
6 688	—	—	+ 553	+ 8,3	+ 752	+ 5,2	—	—
218 100	216 200	245 500	+ 25 100	+10,9	—	—	+ 27 400	+12,6
297 600	303 900	312 500	+ 58 200	+12,1	—	—	+ 14 900	+ 5,0
38,3	39,3	41,5	— 0,37	— 2,1	— 0,73	— 1,7	+ 1,7	+ 4,3
57,6	58,0	56,3	+ 0,15	+ 0,3	+ 0,70	+ 1,3	— 1,1	— 1,9
2,6	2,7	2,0	+ 0,42	+10,2	+ 0,03	+ 0,7	— 0,6	—23,1
10,9	—	—	+ 0,09	+ 0,9	— 0,1	— 0,7	—	—
20,6	—	—	— 0,65	— 2,5	—	—	—	—
68,3	—	—	+ 0,36	+ 0,5	+ 0,1	+ 0,1	—	—

auf der Umrechnung der (bisher engl.) tons in Tonnen (= 1000 kg).

Aus den vorstehenden Uebersichten ergibt sich Folgendes über Zunahme an Bahnlänge, Anlagekapital, Betriebsmitteln und Verkehr.

Das Eisenbahnnetz Deutschlands übertraf am Ende des Jahres 1889 mit 40 982 km Bahnlänge dasjenige Englands um 8 894 km
und „ Frankreichs „ 4 835 „ .

Die Zunahme der Bahnlänge in den drei Jahren 1887 bis 1889 betrug:

für Deutschland	1 825 km	oder 4,7 pCt.
„ England	587 „	„ 1,9 „
„ Frankreich	2 144 „	„ 6,3 „

Der Umfang des Staatsbahnnetzes¹⁾ stellte sich Ende 1889:
für Deutschland auf 36 584 km = 89,3 pCt. der Bahnlänge,
„ Frankreich „ 2 499 „ = 6,9 „ „ „

Die Zunahme betrug in 1889 gegen 1887 bei den Staatsbahnen:

für Deutschland	2 190 km	oder 6,4 pCt.
„ Frankreich	31 „	„ 1,3 „

Bezüglich der doppelgleisigen Strecken ergab sich in 1889 gegenüber 1887 eine Zunahme:

für Deutschland von 1 231 km	oder 11,0 pCt.
„ England „ 419 „	„ 2,5 „

Für Frankreich fehlen statistische Angaben über Doppelgleise für 1888 und 1889 in den vorliegenden Quellen.

Die Zunahme im Anlagekapital²⁾ beträgt für 1887/1889:

bei den deutschen Eisenbahnen . .	} 3,6 pCt.
„ „ englischen „ . .	
„ „ französischen „ . .	

Für die Betriebsmittel stellt sich die Zunahme in 1889 gegenüber 1887, wie folgt:

a) bei den Lokomotiven:

für Deutschland auf 5,3 pCt.	(685 Stück)
„ England „ 2,4 „	(372 „)
„ Frankreich „ 1,4 „	(132 „)

b) bei den Personenwagen:

für Deutschland auf 7,2 pCt.	(1 701 Stück)
„ England „ 3,2 „	(1 116 „)
„ Frankreich „ 2,6 „	(590 „)

¹⁾ Die englischen Eisenbahnen sind sämtlich Privatbahnen.

²⁾ Das kilometrische Anlagekapital hat sich bei den deutschen und französischen Bahnen um 1,1 pCt. vermindert, bei den englischen Bahnen um 1,7 pCt. vermehrt.

c) bei den Gepäck- und Güterwagen:

für Deutschland	auf 7,5 pCt.	(19 174 Stück)
„ England	„ 6,2 „	(31 192 „)
„ Frankreich	„ 2,9 „	(7 354 „)

Die Zunahme in den Gesamteinnahmen beträgt:

bei den deutschen Bahnen	rund 175 Mill. \mathcal{M}	oder 16,0 pCt.
„ „ englischen	„ „ 122 „ „ „	8,6 „
„ „ französischen	„ „ 81 „ „ „	9,4 „

Scheidet man die „sonstigen Einnahmen“ aus, unter denen vielfache mit dem eigentlichen Verkehrsdienste nicht unmittelbar zusammenhängende Einnahmebeträge sich befinden und welche deshalb auch in der englischen Statistik bei der Berechnung der Einnahmen auf das Zugkilometer außer Betracht bleiben, so ergibt sich für die Verkehrseinnahmen¹⁾ in 1889 gegen 1887 eine Zunahme:

bei den deutschen Bahnen	rund 163 Mill. \mathcal{M}	oder um 15,6 pCt.
„ „ englischen	„ „ 116 „ „ „	8,5 „
„ „ französischen	„ „ 77 „ „ „	9,2 „

Die kilometrische Einnahme aus Personen- und Güterverkehr ist gestiegen:

bei den deutschen Eisenbahnen	um 9,7 pCt.
„ „ englischen	„ „ 6,5 „
„ „ französischen	„ „ 2,7 „

Bezüglich des Personenverkehrs ist zu bemerken, daß in 1889 gegen 1887 eine weitere Zunahme stattgefunden hat, und zwar ist die Einnahme aus demselben

bei den deutschen Bahnen	um 13,6 pCt.
„ „ englischen	„ „ 6,7 „
„ „ französischen	„ „ 13,8 „

gestiegen.

Die Steigerung der Einnahmen betrug bei den deutschen Bahnen:

für die I. Klasse	. . . . .	23,6 pCt.
„ „ II.	„	12,0 „
„ „ III.	„	11,9 „
„ „ IV.	„	22,2 „

¹⁾ Traffic receipts u. Recettes de l'exploitation.

Dahingegen bei den englischen Eisenbahnen:

für I. Klasse 3,4 pCt.

„ III. „ 8,0 „

„ Zeitkarten 11,3 „

während „ II. Klasse sich eine Abnahme um 3,0 pCt. ergibt.

Bei den französischen Bahnen beträgt die Steigerung der Einnahme für I. bis III. Klasse zusammen 15,3 pCt.¹⁾

Zur Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr haben, abgesehen von den Nebeneinnahmen, bei den deutschen Bahnen vorwiegend die III. und IV. Klasse, bei den englischen Bahnen ausschließlich die III. Klasse und die billigeren Parlamentszüge beigetragen.

Die Zahl der beförderten Personen ist gestiegen in 1887/1889:

bei den deutschen Eisenbahnen um 19,2 pCt.

„ „ englischen „ „ 5,7 „

„ „ französischen „ „ 12,2 „

Die Steigerung der Zahl der geleisteten Personenkilometer²⁾ betrug:

bei den deutschen Bahnen . . . 16,3 pCt.

„ „ französischen „ . . . 19,6 „

Hinsichtlich des Güterverkehrs ergibt sich gleichfalls eine erhebliche Steigerung sowohl in der Einnahme, als auch im Umfang der beförderten Gütermengen.

Es betrug in 1887/1889 die Zunahme der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr:

bei den deutschen Eisenbahnen . . . 16,3 pCt.

„ „ englischen „ . . . 10,0 „

„ „ französischen „ . . . 7,0 „

während die kilometrische Einnahme im Güterverkehr:

bei den deutschen Bahnen um . . . 10,3 pCt.

„ „ englischen „ „ . . . 8,0 „

„ „ französischen „ „ . . . 0,7 „

gestiegen ist.

Die Zunahme in der Zahl der beförderten Gütertonnen und der beförderten Gütertonnenkilometer ergab für 1887/89:

¹⁾ Eine Trennung nach einzelnen Klassen war nicht thunlich, da die Quellen nicht die nöthigen Unterlagen boten.

²⁾ Für die englischen Bahnen fehlen in den Quellen die entsprechenden Angaben.

		für	
		Güterf. %	Gütertkm %
bei den deutschen	Bahnen	+ 19,6	+ 18,1
" " englischen	"	+ 10,6	— ¹⁾
" " französischen	"	+ 13,1	+ 11,6

Die Zahl der beförderten Gütertonnen (tkm) bezifferte sich für 1889:

für die deutschen	Bahnen auf rund	212 Mill. t (21 851 Mill. tkm)
" " englischen	" " "	302 " " (— ¹⁾ " ")
" " französischen	" " "	90 " " (11 114 " ")

Die nachstehende Zusammenstellung giebt einen vergleichenden Ueberblick über die prozentuelle Zunahme der Einnahmen, Ausgaben und des Ueberschusses für den Gesamtverkehr in 1887/89:

		für		
Es betrug die prozentuelle Zunahme:		Einnahme %	Ausgabe %	Ueberschufs %
bei den deutschen	Bahnen	+ 16,0	+ 19,0	+ 11,9
" " englischen	"	+ 8,6	+ 8,2	+ 9,0
" " französischen	"	+ 9,4	+ 7,0	+ 9,7

Für das Betriebsjahr 1889 bezifferten sich Einnahme, Ausgabe und Ueberschufs (in abgerundeten Zahlen) wie folgt:

		Einnahme	Ausgabe	Ueberschufs
		Millionen M.		
bei den deutschen	Bahnen	1 267 (1 207)	701 (683)	566 (524)
" " englischen	"	1 541 (1 474)	802 (771)	739 (703)
" " französischen	"	937 (922)	488 (469)	449 (453)

¹⁾ Für die englischen Bahnen fehlen in den Quellen die entsprechenden Zahlen.

²⁾ Die Klammerzahlen beziehen sich auf Verkehrseinnahmen, Betriebskosten und Betriebsüberschufs.

Der kilometrische Ueberschuß hat in 1887/89 eine prozentuelle Zunahme erfahren, welche

bei den deutschen	Bahnen	+ 6,9 pCt.
" "	englischen	" + 7,0 "
" "	französischen	" + 5,5 "

ausmacht.

Die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals ist in der Zeit von 1887 bis 1889

bei den deutschen	Bahnen um	0,43 pCt.
" "	englischen	" " 0,21 "
" "	französischen	" " 0,24 "

gestiegen.

Die deutschen Staatsbahnen ergaben in 1889/90 durchschnittlich 5,69 pCt. auf das verwendete Anlagekapital, während die deutschen Privatbahnen nur durchschnittlich 4,46 pCt. erzielten.

Von den deutschen Privatbahnen gaben in 1889 die höchste Dividende für die Stammaktien:

die (7 km lange) Ludwigseisenbahn (Nürnberg—Fürth) mit 21,00 pCt. und die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 7,75 pCt.

Die Verzinsung des in den englischen Eisenbahnen angelegten Kapitals im Jahre 1889 erhellt aus der Uebersicht auf Seite 1069.

Die Durchschnittsdividende stellte sich in 1889:

für Stammaktien	auf 4,66 pCt.
" garantirtes Kapital und Obligationen	" 4,12 "
" Anleihen und Schulden	" 4,11 "
" das Gesamtkapital	" 4,32 "

Von dem Stammaktienkapital (im Betrage von rund 326,2 Mill. £) erzielten an Dividende:

keine	13,6 pCt.	} des Gesamtkapitals.
zwischen 2—3 pCt.	11,4 "	
" 3—4 "	7,7 "	
" 4—5 "	17,0 "	
" 5—6 "	20,3 "	
" 6—7 "	6,3 "	
" 7—8 "	20,7 "	

Da für die französischen Eisenbahnen die genauen statistischen Zahlen für 1888 und 1889 noch nicht vorliegen, so läßt sich aus den

Prozentsatz der gezahlten Dividende	Stamm- aktien	Garantirtes Kapital	Prioritäts- obligationen	Anleihen	Schulden
	£	£	£	£	£
Neubaustrecken:					
ohne Dividende . .	1 812 132	24 720	360 630	—	—
mit 3 pCt.	—	—	—	—	—
„ 3½ „	214 252	—	—	—	—
„ 4 „	4 404 749	234 922	2 392 751	—	—
„ 5 „	24 247	35 000	—	—	—
Betriebsstrecken:					
ohne Dividende . .	42 675 303	36 200	12 217 178	—	—
nicht über 1 pCt. . .	2 640 187	16 500	370 000	—	417 365
von 1—2 pCt. . . .	2 885 299	101 180	215 990	—	131 901
„ 2—3 „	37 397 172	—	1 377 408	331 818	7 080 062
„ 3—4 „	20 382 996	54 809 461	156 426 730	6 358 639	154 759 788
„ 4—5 „	55 552 172	38 556 952	52 576 786	2 672 396	49 434 742
„ 5—6 „	66 142 891	4 119 580	3 294 104	185 058	1 486 012
„ 6—7 „	20 645 462	—	—	—	—
„ 7—8 „	67 413 652	—	13 540	5 800	5 400
„ 8—9 „	3 509 510	2 000	—	—	—
„ 9—10 „	350 000	50 000	—	—	—
„ 10—11 „	—	—	—	—	—
„ 11—12 „	—	—	—	—	—
„ 12—13 „	179 534	—	165 000	—	—
zu 13½ pCt.	—	—	—	—	—
„ 15 „	—	—	—	—	—
zusammen £	326 229 558	98 086 515	229 410 112	9 608 711	213 315 270
		327 446 627		222 918 981	
		oder in Mark:¹)			
„ M	6 524 591 160	6 548 982 540		4 458 379 620	
		17 531 903 320 M			

¹) 1 £ = rund 20 M gerechnet.

Quellen über die durchschnittliche Verzinsung des in den französischen Bahnen angelegten Kapitals nur bemerken, dafs für 1889 das französische Staatsbahnnetz das Anlagekapital nur mit rund $1\frac{1}{4}$ pCt. verzinst, während das Gesamtnetz der großen Privateisenbahngesellschaften im Durchschnitt in 1889 rund $4\frac{1}{8}$ pCt. Verzinsung erzielte.

Die höchste Dividende für 1889 zahlte die Nordbahn mit $13\frac{1}{2}$ pCt., die niedrigste Dividende (mit $7\frac{1}{10}$ pCt.) vertheilte die Ostbahn.

Der vom Staate, in Folge übernommener Zinsbürgschaft, an die großen Gesellschaften zu zahlende Zinszuschufs hat sich in 1889 gegenüber 1887 um 58 pCt. ermäßigt.

Die bisherige Entwicklung des englischen Eisenbahnwesens ist aus der folgenden vergleichenden Zusammenstellung der Hauptbetriebsergebnisse der Eisenbahnen des vereinigten Königreichs für die Zeit vom Jahre 1854 bis 1889¹⁾ zu ersehen:

Gegenstand	1854	1864	1874	1884	1889
Bahnlänge:					
im Ganzen km	12 957	20 578	26 466	30 352	32 066
davon doppel- und mehr- geleisig "	9 820	11 910	14 077	16 475	17 463
Verwendetes Anlagekapital:					
im Ganzen M	5 721 875 680	8 514 392 260	12 197 918 620	16 029 287 840	17 531 908 320
für 1 Betriebskm "	441 551	413 770	460 880	528 101	546 364
Personenverkehr:					
Beförderte Personen ²⁾ . Anz.	111 180 165	229 272 165	477 840 411	694 991 860	775 183 073
Roheinnahmen:					
a) im Personenverkehr ³⁾ :					
überhaupt M	204 899 080	313 680 600	497 872 300	600 609 000	652 614 480
in Proz. der Gesamteinnahme pCt.	50,68	46,11	42,01	42,58	42,36
b) im Güterverkehr:					
überhaupt M	199 415 400	366 680 480	640 117 660	753 411 840	821 726 660
in Proz. der Gesamteinnahme pCt.	49,32	53,99	54,01	53,42	53,34
c) zusammen Verkehrseinnahmen:					
überhaupt M	404 314 480	680 311 280	1 137 789 960	1 354 020 840	1 474 341 140
für 1 Betriebskm "	31 199	33 064	42 995	44 611	45 941
„ 1 Zugkm "	3,44	3,26	3,59	3,11	3,02

¹⁾ Siehe „Railway returns“ für 1889.

²⁾ Ohne Karteninhaber.

³⁾ Einschl. Einnahmen aus Zeitkarten, Equipagen u. dergl. u. Postverkehr.

Gegenstand	1884	1884	1874	1884	1889
d) sonstige Einnahmen:					
überhaupt M ¹⁾	—	¹⁾ —	47 124 340	56 432 020	66 159 300
in Proz. der Gesamteinnahme pCt.	—	—	3,98	4,60	4,30
Gesamteinnahmen . . . M	—	680 311 280	1 185 114 300	1 410 452 800	1 540 500 340
Betriebsausgaben: ²⁾					
überhaupt M	—	320 006 160	652 254 240	744 843 940	801 882 320
in Proz. der Einnahmen pCt.	—	47	55	53	52
Reinertrag:					
überhaupt M	—	360 305 120	532 860 060	666 108 920	738 618 020
in Proz. des Anlagekapitals pCt.	—	4,23	4,37	4,16	4,31

Ueber die Vertheilung des Güterverkehrs³⁾ der englischen Eisenbahnen in den Jahren 1887 bis 1889 auf die Hauptklassen der Güter und die drei Vereinigten Königreiche geben folgende Zahlen Aufschluß.

Es wurden befördert an Kohlen und Erzen (minerals), Frachtgütern (general merchandise) und Vieh (livestock) in abgerundeten Zahlen:

	1887		1888		1889	
	Gewicht	Erzielte Einnahme	Gewicht	Erzielte Einnahme	Gewicht	Erzielte Einnahme
	t ⁴⁾	M	t ⁴⁾	M	t ⁴⁾	M
(auf Millionen abgerundete Zahlen)						
a) Kohlen und Erze:						
überhaupt	196,3	312,9	204,8	323,2	⁵⁾ 215,2	341,0
davon kommen:						
auf England und Wales .	167,3	271,3	174,2	279,9	⁵⁾ 182,9	295,3

¹⁾ Angaben fehlen.

²⁾ Eigentliche Betriebskosten und Nebenausgaben.

³⁾ Die englische Statistik giebt keine Angaben über durchgeführte Gütertonnenmeilen und die durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne, weshalb der Ertrag eines Gütertonnenkilometers nicht zu ermitteln ist.

⁴⁾ 1 ton (engl.) = 1016 kg = 1,016 t gerechnet.

⁵⁾ Einschl. 11 984 tons nicht klassifizierte Güter.

	1887		1888		1889	
	Gewicht	Erzielte Ein- nahme	Gewicht	Erzielte Ein- nahme	Gewicht	Erzielte Ein- nahme
	t	M	t	M	t	M
(auf Millionen abgerundete Zahlen)						
b) Frachtgüter:						
überhaupt	76,9	408,0	81,5	424,4	87,1	453,9
davon kommen:						
auf England und Wales .	65,1	345,0	68,9	360,0	73,6	384,9
c) Vieh:						
überhaupt	—	25,9	—	27,1	—	26,9
davon kommen:						
auf England und Wales .	—	17,4	—	17,4	—	17,6
d) Gesamtgüterverkehr:						
überhaupt	273,9	746,8	286,3	775,1	1) 302,3	821,7
davon kommen:						
auf England und Wales .	232,6	633,8	243,1	657,7	1) 266,5	696,3
„ Schottland	36,7	87,4	39,3	91,3	41,5	95,8
„ Irland ²⁾	3,9	25,6	3,9	26,1	4,3	27,6

Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug für 1 Betriebskm und für 1 Zugkm:

	1887		1888		1889	
	Einnahme für		Einnahme für		Einnahme für	
	1 Be- triebskm	1 Zugkm	1 Be- triebskm	1 Zugkm	1 Be- triebskm	1 Zugkm
	M	M	M	M	M	M
für England und Wales . .	28 502	3,63	29 235	3,61	30 926	3,68
„ Schottland	17 638	3,25	18 322	3,32	19 092	3,38
„ Irland	5 954	3,99	5 929	3,98	6 153	4,09
Vereinigtes Königreich . .	23 704	3,60	24 313	3,61	25 606	3,65

¹⁾ Einschl. 11 984 tons nicht klassifizierte Güter.

²⁾ In Irland überwiegen die Frachtgüter.

Die Ausrüstung der Eisenbahnzüge mit durchgehenden Bremsen auf den englischen Eisenbahnen.

Von

Schrey, Eisenbahnbauinspektor.)

(Schluß.)¹⁾

V. Mängel im Bremsbetriebe.

Die Mängel im Bremsbetriebe werden in den englischen Berichten von jeher nach den 3 Gruppen gemeldet:

1. Versagen der Bremswirkung während der Zug in Gefahr ist (bei Unfällen am Zuge, zu erwartenden Zusammenstößen u. s. w.);
2. Versagen der Bremswirkung im gewöhnlichen Betriebe bei beabsichtigtem Halten des Zuges;
3. Unregelmäßigkeiten im Betriebe aus Veranlassung der Bremseinrichtung, hervorgerufen durch Mängel an derselben, durch Nachlässigkeit oder Unerfahrenheit der Bediensteten oder durch andere Ursachen.

a) Versager der Gruppe 1.

So erstrebenswerth die Vermeidung von Versagern der Gruppe 1 ist, so unwahrscheinlich ist es, daß dieses Ziel jemals erreicht werde.

Bremsart und Bedienung durch Menschenhand bergen gleichmäßig die Anlässe zu gelegentlichem Ausbleiben der Wirkung, und da man sich mehr und mehr gewöhnt, mit deren Eintritt auf immer kürzer werdendem Bremswege sicher zu rechnen, so darf es nicht Wunder nehmen, wenn die Folgen der Versagung bisweilen recht verhängnisvoll werden.

Aus diesem Gesichtspunkte betrachtet ist das Verhalten der durchgehenden Bremsen in dem Berichtszeitraume von Mitte 1887 bis Mitte 1890 besonders günstig. Aufschluß hierüber giebt Tabelle 5, in welcher die näheren Umstände in Sp. 7 thunlichst wörtlich wiedergegeben sind. Sp. 8

¹⁾ Vergl. Archiv 1891 S. 777.

läßt erkennen, daß vier der aufgeführten fünf Fälle aus den Angaben der Gruppe 2 hervorgesucht werden mußten, obgleich über die Zugehörigkeit zur Gruppe 1 kein Zweifel bestehen kann.

Nach der Wiederholung am Schlusse der Tab. 5 entfallen auf Gruppe 1 während des Zeitraumes vom 1. Juli 1887 bis 30. Juni 1890: 5 Fälle, davon je zwei bei der Westinghouse und selbstthätigen Luftleer-Bremse, der letzte bei der nichtselbstthätigen Luftleerbremse von Smith.

Von den nach Tab. 2 und 3 im ersten Theile dieses Aufsatzes zu einer größeren Verbreitung gelangten Bremsarten sind hiernach ohne Unfälle nach Gruppe 1 geblieben:

Die Kettenbremse und

die nicht selbstthätige Luftleerbremse (ohne nähere Artangabe),

die nicht selbstthätige Westinghouse Bremse an den Betriebsmitteln der Metropolitan Districtbahn in London, für welche letztere im Laufe der ganzen Berichtszeit der englischen Bremsberichte, von Mitte 1878 bis 1890 keine Versagungen und Unregelmäßigkeiten im Bremsbetriebe gemeldet worden sind. (? Anm. d. Verf.).

Unter Beachtung der geleisteten Zugkilometer gestaltet sich die Reihenfolge der Güte der bedeutenderen Bremsarten bezüglich der Versager nach Gruppe 1 (vergl. Sp. 2/3) wie folgt:

1 B r e m s a r t	2 3 Von Mitte 1887 bis Mitte 1890		4 5 Von 1. Januar 1880 bis Mitte 1887	
	Zahl der Ver- sager	0 oder 1 Ver- sager auf Zugkm	Zahl der Ver- sager	0 oder 1 Ver- sager auf Zugkm
Nichtselbstthätige Luftleerbremse (ohne Artangabe)	0	0 : 63 570 378	3	1 : 18 615 825
Nichtselbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse	0	0 : 4 489 196	0	0 : 9 102 000
Selbstthätige Luftleerbremsen (Sanders & Bolitho und Smith)	2	1 : 150 476 633	0	0 : 218 966 426
Selbstthätige Luftdruckbremse von Wes- tinghouse	2	1 : 103 242 475	9	1 : 33 423 869
Nichtselbstthätige Luftleerbremse v. Smith	1	1 : 84 546 960	7	1 : 27 917 201
Nichtselbstthätige Bremsen	1	1 : 152 606 534	10	1 : 25 126 788
Selbstthätige Bremsen . .	4	1 : 126 859 064	9	1 : 57 753 473

Die Kettenbremse, bei welcher keine Versager nach Gruppe 1 vorgekommen sind, ist mit ihren Zugkilometern hierbei außer Betracht geblieben; die Einbeziehung derselben würde das Verhalten der nichtselbstthätigen Bremsen noch günstiger gestaltet haben, als die Tabelle erkennen läßt.

Wenn die Zugkilometer als Maßstab der Zahl der Bremsungen gelten können, so ist die Häufigkeit der Versagung im Gefahrfalle in den drei letzten Jahren bei der Westinghouse Bremse größer gewesen, als bei der selbstthätigen Luftleerbremse, dagegen geringer bei den nicht selbstthätigen Luftleerbremsen, als bei den aufgeführten selbstthätigen Bremsen. In dem vorangegangenen 7jährigen Zeitraume lag in letzterer Beziehung das umgekehrte Verhältniß vor, wie Sp. 5 erkennen läßt.

Beachtet man hierbei, daß der Zugang eines einzigen Falles der Versagung bei den nichtselbstthätigen Bremsen, hervorgerufen z. B. durch Nachlässigkeit des Personals — welche bei der einen Bremsart ebenso leicht möglich ist, wie bei der anderen — das Bild in sein Gegenteil umkehrt, so wird man zugeben müssen, daß diese Zahlen für die Werthschätzung der Bremsarten nicht recht geeignet sind. Mit anderen Worten, die Versager bei Benutzung im Gefahrfalle waren in den letzten 3 Jahren allgemein so selten, daß den selbstthätigen Bremsen keine Gelegenheit geboten war, in dieser Hinsicht ihre Ueberlegenheit unter einander oder den nichtselbstthätigen gegenüber zu zeigen.

Dieses negative Ergebniss ist ein durchaus erwünschtes; ein klareres Bild über den Werth der Selbstthätigkeit der Wirkung nach dieser Richtung würde jedoch die Kenntniss der Zahl der rechtzeitigen Bremsungen in Gefahrfällen liefern. Leider geben unsere Berichte hierüber keine Auskunft.

An sich erweckt die Wiederholung am Schlusse der Tabelle 5 keine günstige Vorstellung von den selbstthätigen Bremsen.

Sicher in 3 Fällen, vielleicht sogar in allen 4 Fällen der Versagung bei Gefahr war die Selbstthätigkeit unterbunden durch Nachlässigkeit des Personals; zweimal handhabte der Lokomotivführer die Bremse mangelhaft; einmal war die Lokomotivleitung nicht mit der Zugleitung gekuppelt. Gegen Fälle der ersten Art giebt es überhaupt kein Mittel durch Verbesserung der Bremse selbst, gegen solche der letzten Art leider bislang ebenso wenig, obschon es sich um einen Mangel handelt, der den Werth der Selbstthätigkeit auf Null zurückführt.

In den Jahren 1880—1887 entfielen 161 000 000 Zugkm auf einen durch die Schuld der Bediensteten verursachten Versagungsfall; je nachdem man nach Tab. 5 für die 3 Jahre 1887—1890 4 oder 5 solcher Fälle

zählt, stellt sich diese Zahl jetzt auf 163 889 000 km oder auf 131 111 000 km, also nicht wesentlich abweichend.

Die im Verlauf der letzten 3 Jahre beobachteten Versagungsfälle in Gefahr geben keinen Anhalt für ein dringendes Bedürfnis der Beseitigung der nichtselbstthätigen Bremsen, welche bekanntlich von vielen englischen Maschineningenieuren bevorzugt werden. Dafs deren Beseitigung nach dem Verhalten in dem siebenjährigen Zeitraume von 1880 bis 1887 sicherheitsfördernd sei, ist im Jahrgange 1888 des Archivs nachzuweisen versucht worden; auch wurde im ersten Theile dieses Aufsatzes dargelegt, dafs die Stunden der nichtselbstthätigen Bremsen bereits gezählt sind.

Ein sehr auffälliges Zusammentreffen ist es, dafs — nachdem 1887 keine Versagung im Gefahrfalle zu verzeichnen war — sowohl 1888 als 1889 je an denselben Kalendertagen, am 24. August und 31. Dezember, eine solche eintrat.

Noch ist darauf hinzuweisen, dafs seit dem 24. August 1888 bei den nichtselbstthätigen Bremsen jeder Art — auch bei den oben nicht aufgeführten — überhaupt kein Versager der Gruppe 1 mehr vorgekommen ist, während deren 4 sich bei den selbstthätigen Bremsen ereigneten, wovon 3 zu einem Zusammenstofs mit dem Prellbock führten. Wenn übrigens, — was nicht festgestellt werden kann — die nichtselbstthätigen Bremsen vor dem Prellbock ganz allgemein nicht benutzt werden dürfen, wie im Falle 1 in Tab. 5 bei der South-Eastern Eisenbahn ausdrücklich angegeben ist, so wird hierdurch ihr günstiges Verhalten ebenso natürlich als bedeutungslos erscheinen.

b) Versager der Gruppe 2.

In Tab. 6 sind die Versager der Gruppe 2 für die Luftdruck- und Luftleerbremse, sowohl der Zahl nach, als unter Trennung nach den Gründen verzeichnet.

Die nicht besonders nachgewiesenen Anlässe betrafen minder wichtige Theile oder Materialien, vertheilten sich auch auf eine so grofse Anzahl verschiedenartiger Stücke, dafs die getrennte Nachweisung derselben nicht durchführbar war. Die Anordnung der Tabelle ist unmittelbar an die frühere Bearbeitung angelehnt, schon um den Vergleich, der in die nachfolgende Tabelle einbezogen ist, zu erleichtern. Die getrennte Nachweisung der beiden Arten selbstthätiger Luftleerbremse ist aus den bereits erörterten Gründen auch hier nicht durchführbar gewesen. Sp. 5 „Verschulden des Lokomotivführers“ bei der Westinghouse Bremse und Sp. 9 „Andere Schäden der Leitung“ — umfassend sämtliche Leitungstheile einschliesslich der Hähne und Ventile — bei den selbstthätigen Luftleerbremsen sind in Zugang gekommen; ebenso Sp. 13 und 17 „gelöste Schlauch-

kuppelung“ bei den nichtselbstthätigen Bremsen. Dafür ist bei Smith die in den letzten Jahren bedeutungslos gewordene Beschädigung der Schläuche und Luftsäcke entfallen.

Die Reihenfolge der Bremsarten nach den auf 1 Versager entfallenden Zugkilometern ist, mit dem günstigsten Verhalten beginnend, die folgende:

1 B r e m s a r t	2 3 Von Mitte 1887 bis Mitte 1890		4 5 Vom 1. Januar 1880 bis Mitte 1887	
	Zahl der Ver- sager	0 oder 1 Ver- sager auf Zugkm	Zahl der Ver- sager	0 oder 1 Ver- sager auf Zugkm
Nichtselbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse	0	0 : 4 489 196	0	0 : 9 102 000
Selbstthätige Luftleerbremse (Sanders & Bolitho und Smith)	53	1 : 5 678 365	43	1 : 5 099 242
Selbstthätige Luftdruckbremse von Wes- tinghouse	53	1 : 3 895 942	173	1 : 1 740 000
Nichtselbstthätige Luftleerbremse (ohne Artangabe)	34	1 : 1 869 717	26	1 : 2 148 000
Nichtselbstthätige Luftleerbremse (von Smith)	153	1 : 462 005	707	1 : 276 000

Bei allen Bremsarten mit alleiniger Ausnahme der nichtselbstthätigen Luftleerbremse (ohne Artangabe) ist gegen den letzten Berichtszeitraum eine erhebliche Abnahme der Versager zu verzeichnen.

Wird von der ganz unwahrscheinlich klingenden Erhabenheit über alle Mängel bei der nichtselbstthätigen Westinghouse Bremse abgesehen, so tritt die Ueberlegenheit der selbstthätigen Bremsen klar hervor; an der Spitze stehen alsdann die Luftleerbremse.

Die Gesamtheit der selbstthätigen stellt sich zu den nichtselbstthätigen Bremsen mit 1 Versager auf 4 787 153 Zugkm: 1 Versager auf 703 256 Zugkm, oder wie 7:1 betreffs der Sicherheit gegen Versagung nach Gruppe 2. Dasselbe Verhältniß 7:1 ergab sich für den 7 $\frac{1}{2}$ -jährigen Zeitraum von 1880–1887.

Die Folge der Versagung war fast ausnahmslos ein Durchrutschen um eine größere oder geringere Zahl von Wagenlängen beim fahrplanmäßigen Halt. In manchen Fällen konnten die Bremsen nachher nicht

mehr benutzt werden, sodafs die Züge bei der Weiterfahrt durch Handbremsen bedient werden mufsten.

Die Zahlen der Spalten 3 u. 5 in Tab. 6 zeigen, dafs bei der selbstthätigen Westinghouse Bremse nahezu die Hälfte der Versager auf Nachlässigkeit des Personals in der Bedienung der Absperrhähne an den Wagenenden und $\frac{1}{8}$ der Fälle auf das Verschulden des Lokomotivführers zurückzuführen ist. In 23 von 53 Fällen ist nämlich vergessen worden, nach Kuppelung der Fahrzeuge die Absperrhähne in der Bremsleitung zu öffnen; in 27 Fällen entsprach der Lokomotivführer nicht den an seine Geschicklichkeit zu stellenden Anforderungen. Dieser Umstand beansprucht unser Interesse um so mehr, als es sich um Beobachtungen bei Verwaltungen handelt, welche die Bremse schon lange benutzen, deren Lokomotivführer also keine Neulinge dieser Bremse gegenüber sind.

Mufs nicht angenommen werden, dafs die Westinghouse Bremse gröfsere Ansprüche an die Geschicklichkeit des bewährten Führers stellt, als irgend eine andere, da keine der anderen nennenswerthe Versagerzahlen in Folge Verschuldens der Führer aufweist? Wohlverstanden ist dies nicht die schnellwirkende, sondern die alte bekannte Westinghouse Bremse.

Die Zahl der auf das Funktionsventil zurückzuführenden Versager, welche für 1880—1887 etwa $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{9}$ aller Fälle umfasste, insgesamt aber = 20 war, ist auf 1 für den Zeitraum 1887—1890 zurückgegangen; dieser viel umstrittene Theil der Westinghouse Bremse, der von deren Verehrern als unbedingt zuverlässig hingestellt zu werden pflegt, hat sich wirklich fast ganz tadellos verhalten.

Bei der selbstthätigen Luftleerbremse hat Nachlässigkeit der Bediensteten (Sp. 7) in $\frac{1}{4}$ aller Fälle der Versagung zu Grunde gelegen; auch hier ist hauptsächlich die ordnungsmäfsige Bedienung der Kuppelung unterblieben. Die 18 anderweitigen Schäden der Leitung — meist in Verstopfung derselben bestehend, erreichen $\frac{1}{3}$ der Gesamtzahl. Ein ungünstiger Einflufs der Witterung, der seit 1883 gar nicht mehr zu verzeichnen gewesen, hat sich erst wieder seit 1889 bemerkbar gemacht. Bei keiner der selbstthätigen Bremsen haben Beschädigungen der Gummischläuche bei einer beabsichtigten Bremsung in so grofser Zahl stattgefunden, dafs denselben ein merkbarer Einflufs auf die Zahl der Versagungsfälle in Gruppe 2 beizumessen gewesen wäre; eine besondere Anführung dieser Fälle erschien daher nicht erforderlich.

Die nichtselbstthätige Luftleerbremse von Smith fällt hinsichtlich der Versagung aus Gruppe 2 ganz beträchtlich gegen alle übrigen Bremsarten ab. Mehr als $\frac{1}{2}$ aller Fälle (35 von 183 Fällen) ist auf Nachlässigkeit des Personals zurückzuführen; Witterungseinflüsse haben sich nur bis zum

Jahre 1883 geltend gemacht, auch in dieser Zeit nur im ersten Halbjahre 1881 in nennenswerthem Umfange; erst 1888 hat wieder ein Fall der Eisbildung eine Versagung der Bremse zur Folge. In 93 Fällen (Sp. 13) hat eine gelöste Schlauchkuppelung Anlaß zur Versagung gegeben, ohne daß Schuld der Bediensteten (Sp. 11) oder Beschädigung der Schläuche festzustellen waren. In den meisten Fällen heisst es hierzu: es muß irgendwer zwischen den Wagen über die Buffer gestiegen sein und dabei die Kuppelung durch Anstoßen gelöst haben. Die Witterungseinflüsse treten bei der nichtselbstthätigen Luftleerbremse (ohne Angabe der Art) — Sp. 16 — fast gar nicht mehr hervor; auf dieselben entfallen nur 2 von 34 Fällen, während deren 11, also ein volles Drittel auf die Schuld der Bediensteten zu schieben sind (Sp. 15). Die gelöste Kuppelung ist hier Grund der Störung bei 7 Fällen d. h. bei etwa $\frac{1}{5}$ aller Vorkommnisse.

c) Versager der Gruppe 3.

Ueber die Betriebsstörungen nach Gruppe 3 giebt die Tabelle 7 Aufschluß. In dieser sind nur die in Tab. 6 besprochenen Bremsen berücksichtigt; neben der Gesamtzahl der Störungen für die Mitte 1887 bis Mitte 1890 sind deren wichtigste Gründe durch Wiedergabe der Häufigkeit derselben erläutert. Zur Vervollständigung der Uebersicht sind die Angaben für Mitte 1880 bis 1887 vorausgeschickt worden.

Wenngleich bei der Ermittlung der Zahlen mit thunlichst großer Sorgfalt zu Werke gegangen ist, so kann, wie auch bei der letzten Bearbeitung betont wurde, schon deshalb kein Anspruch auf vollkommene Zuverlässigkeit aller Ziffern erhoben werden, weil die Gründe der Störungen in den englischen Berichten von den einzelnen Verwaltungen mit wechselnder Gründlichkeit und unter vielfachem Wechsel des Ausdrucks für ein und dieselbe Sache behandelt sind. Immerhin wird das Gesamtbild ein den Thatsachen entsprechendes sein.

Wie es in der Natur der Sache liegt, übersteigt die Zahl der Störungen nach Gruppe 3 die Versagungsfälle nach Gruppe 1 und 2 bei den selbstthätigen Bremsen (Sp. 2 und 8) ganz beträchtlich. Auch bei der nichtselbstthätigen Luftleerbremse (ohne Angabe der Art) Sp. 19 ist dies der Fall, während bei der nichtselbstthätigen Luftleerbremse von Smith in Gruppe 2 mehr Versagungen zu verzeichnen waren, als Störungen in Gruppe 3 (Sp. 15) nachgewiesen sind. Genau so stellte sich das Verhalten der einzelnen Bremsarten nach den Berichten über den Zeitraum 1890 bis 1887.

Daß sich bei den selbstthätigen Bremsen eine erheblich größere Zahl der Störungen ergibt, als bei den nichtselbstthätigen, ist in der durch

Bremseung erfolgenden Anzeige jedweden Mangels an den Bremseinrichtungen begründet.

Die Häufigkeit der Störungen nach dem Gesamtergebniss von Mitte 1887 bis Mitte 1890 bezogen auf Zugkilometer, ergibt die nachfolgende Gütereihe der einzelnen Arten mit den günstigsten anfangend.

B r e m s a r t	1	2	3	4	5
		Von Mitte 1887 bis Mitte 1890		Vom 1. Januar 1880 bis Mitte 1887	
		Zahl der Ver-sager	0 oder 1 Ver-sager auf Zugkm	Zahl der Ver-sager	0 oder 1 Ver-sager auf Zugkm
Nichtselbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse		0	0 : 4 489 196	0	0 : 9 102 172
Nichtselbstthätige Luftleerbremse von Smith		82	1 : 1 031 060	403	1 : 485 000
Nichtselbstthätige Luftleerbremse (ohne Artangabe)		159	1 : 400 000	185	1 : 302 000
Selbstthätige Luftleerbremse (von Sanders & Bolitho n. Smith) .		1 679	1 : 180 000	1 060	1 : 176 000
Selbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse		2 012	1 : 102 626	7 333	1 : 41 000
Nichtselbstthätige Bremsen . . .		241	1 : 633 000	588	1 : 443 000
Selbstthätige Bremsen		3 691	1 : 34 370	9 269	1 : 56 000
			18 : 1		8 : 1

Die Häufigkeit der Störungen nach Gruppe 3 verhält sich hiernach wie 1:18 bei den nichtselbstthätigen : selbstthätigen Bremsen. Die Ungunst dieser Zahlen, welche für den Zeitraum 1880—1887 mit 1:8 bei Weitem nicht so groß war, wird noch dadurch verstärkt, daß es sich im ersteren Falle meist um ein Vorkommniß auf der Station handelt — der gebremste Zug kommt nicht in der fahrplanmäßigen Zeit los — während im zweiten Falle meistens Selbstbremsung auf der freien Strecke und hiermit Fahrzeitverlängerung, sowie Gefährdung des haltenden Zuges (bei dementsprechenden Betriebseinrichtungen) eintritt.

Ebenso wie nach den Unregelmäßigkeiten der Gruppe 2. ist auch hier vielfach die Benutzung der Bremse bei der weiteren Fahrt in Frage gestellt.

Wenden wir uns nunmehr den Gründen der Störungen zu. Bei der selbstthätigen Westinghouse Bremse ist mit einer geringen Abnahme gegen 1880—1887 etwa $\frac{2}{3}$ aller Störungen auf die Mängel der Gummischläuche in den Kuppelungen zwischen den Fahrzeugen zurückzuführen. Bei den in den letzten Jahren zu verzeichnenden beträchtlichen Schwankungen der Gesamtzahl der Störungen ist das Verhältniß für das Einzelhalbjahr annähernd dasselbe geblieben. Das eifrige Streben nach einem zweckmäßigen Ersatz der Gummischläuche für die Westinghouse Bremse mit ihrem beträchtlichen Betriebsdrucke findet in diesen Zahlen eine ausreichende Erklärung.

Ein weiteres Neuntel aller Störungen ist auf Undichtigkeit der sonstigen Leitung zurückzuführen und auch in dieser Beziehung besteht annähernd Uebereinstimmung mit dem Ergebniss von 1880—1887; $\frac{1}{20}$ der Störungen entfiel 1880—1887 auf das Funktionsventil, jetzt nur noch $\frac{1}{30}$. Die Luftpumpe hat nicht den gleichen Schritt in der Richtung auf Besserung eingehalten; dieselbe verursachte in den letzten 3 Jahren etwa $\frac{1}{15}$, früher nur $\frac{1}{30}$ aller Störungen; die Häufigkeit der Luftpumpenschäden auf Zugkilometer bezogen, ist dagegen um ein Geringes günstiger geworden. Früher kam auf je 1 400 000 Zugkm 1 störender Schaden der Luftpumpen, jetzt auf 1 500 000 Zugkm.

Wie früher entfällt etwa $\frac{1}{18}$ der Störungen auf die Schuld der Bediensteten. Eine deutliche aufsergewöhnliche Neigung zur Besserung ist, abgesehen von dem Funktionsventil, bei keinem der angeführten Anlässe aus Tab. 7 ersichtlich, in Wirklichkeit und auf Zugkilometer bezogen aber ziemlich gleichmäfsig bei allen vorhanden, da die Zahl der Störungen auf $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{3}$ derjenigen aus 1880—1887 zurückgegangen ist.

Es liegt in der Natur der Sache, dafs bei den Luftleerbremse die Betheiligung der Gummischläuche bei den störenden Mängeln eine erheblich beschränktere ist, als bei Westinghouse. Die selbstthätigen Luftleerbremse haben etwas über $\frac{1}{40}$ der Mängel auf die Gummischläuche zurückzuführen, dagegen mehr als $\frac{1}{3}$ auf die sonstige Leitung, $\frac{1}{17}$ auf die Ejektoren, ein volles Viertel auf die Bremszylinder mängel und etwa $\frac{1}{11}$ auf die Schuld der Bediensteten. Gegen 1880—1887 liegt ein ungünstigeres Verhalten nur hinsichtlich der Leitung vor, welche damals nur $\frac{1}{10}$ aller störenden Mängel verursachte. Die Fälle der Leitungsverstopfung durch Eis haben sich in der letzten Zeit ganz beträchtlich vermehrt und im ersten Halbjahr 1890 sogar die Zahl 32 erreicht. Ein volles Achtel aller Störungen ist unaufgeklärt geblieben; will man nicht eine nachlässige Berichterstattung voraussetzen, so kann dies nur so gedeutet werden, dafs die Bauart der Bremsen an Uebersichtlichkeit oder Zuverlässigkeit zu wünschen übrig läfst.

Die Schäden an der Bremskolbendichtung mit rollendem Gummiring, welche der selbstthätigen Smith Bremse eigenthümlich ist, und welche für 1880—1887 mit $\frac{1}{16}$ aller Schäden dieser Bremse nachgewiesen wurden, sind jetzt in die Bremszylinderschäden (Sp. 12 Tab. 7) einbegriffen, zeigen jedoch ein mindestens ebenso günstiges Verhalten dieser Ringe wie in dem früheren Berichtszeitraum.

Die Gesamtzahl der Störungen auf Zugkilometer bezogen ist bei den selbstthätigen Luftleerbremse gegen 1880—1887 fast gar nicht verändert, immer aber noch um etwa 80 vom Hundert günstiger, als bei der selbstthätigen Westinghouse Bremse.

Fast zu gleichen Theilen (je $\frac{1}{2}$) verschulden bei der nicht selbstthätigen Luftleerbremse von Smith die Leitung (abgesehen von der Kuppelung) und die Bediensteten die Störungen, während die Eisbildung in den Röhren in den Berichtsjahren nicht mehr störend aufgetreten ist. Der Löwenantheil, etwa $\frac{1}{3}$ aller Störungen entfällt auf die Kuppelungen, welche sich — aus den verschiedensten Anlässen — während der Fahrt lösen. Auf Zugkilometer bezogen ergibt sich für den Berichtszeitraum ein doppelt so günstiges Verhalten der Smith Bremse, als für den vorangegangenen $7\frac{1}{2}$ -jährigen Zeitraum, welcher bei der letzten Bearbeitung zu Grunde lag.

Auch bei der nichtselbstthätigen Luftleerbremse (ohne Artangabe) ist dieses Verhältniß günstiger geworden und zwar wie 4:3; der Smith Bremse gegenüber steht diese Bremsart erheblich zurück, da ein Versager auf 400 000 Zugkilometer entfällt, während bei Smith erst auf je 1 031 000 Zugkilometer ein Versager kommt.

Die Leitungsmängel sind hier mit $\frac{1}{3}$ bei der Gesamtzahl der Störungen betheiligt, auf die Bediensteten entfällt in $\frac{1}{3}$ aller Fälle die Schuld. Die Kuppelung zeigt hier ein erheblich günstigeres Verhalten, als bei Smith. Eisbildung in den Leitungsröhren ist nur in je einem Falle in den beiden letzten Halbjahren störend aufgetreten. Eine verhältnißmäßsig große Zahl von Fällen ist unaufgeklärt geblieben. Die beiden letzten Störungsursachen sind — weil sie in der Zahl gegen die übrigen zurücktreten — in Tab. 7 nicht besonders vermerkt.

Behufs Erläuterung des Einflusses der Jahreszeit auf die Gesamtzahl der Störungen nach Gruppe 3 ist Tab. 8 zusammengestellt. Ein solcher Einfluß ist nach dieser Tabelle zweifellos vorhanden.

Mit großer Regelmäßigkeit liegt bei der selbstthätigen Westinghouse Bremse in den Monaten Dezember bis April eine Mindestzahl von Versagern vor, deren Betrag im Mai steigt, im Juni gewöhnlich kleiner ist, als im Mai, dann aber bis Ende August anwächst, fast die doppelte Höhe der niedrigsten Posten erreicht und vom September bis Dezember ebenso stetig fällt.

Hiernach sind es die wärmeren Monate, welche bei der Westinghouse Bremse die Versager der Gruppe 3 ungünstig beeinflussen und zwar durch die Einwirkung auf die Gummischläuche.

Nicht so klar und gleichmäÙig tritt der Einfluss der einzelnen Monate bei der selbstthätigen Luftleerbremse auf; immerhin sind hier ganz wenige Versager im April, Mai und Juni zu verzeichnen; bis zum Ende August erheben sich die Versagerzahlen, um im September und Oktober wieder nahezu bis zur Grenze des April zu fallen, dann aber wieder zu steigen und in den Monaten Dezember bis März ihre höchste Zahl zu erreichen.

Der Einfluss der kälteren Monate ist hier somit der überwiegende, die heißeren Monate bringen jedoch auch hier eine Steigerung der Versagerzahlen hervor.

Im Allgemeinen war das Verhalten der selbstthätigen Bremsen in den einzelnen Monaten während der Jahre 1880—1887 annähernd dasselbe, wie vorstehend gekennzeichnet, was auf eine große Stetigkeit dieser Einwirkungen schließen lässt.

Die Durchschnittswerthe am Schlusse der Tabelle 8, denen in Klammern die entsprechenden Zahlen für den Zeitraum 1880—1887 angefügt sind, bestätigen, dass für die Westinghouse Bremse der Winter, für die selbstthätigen Luftleerbremsen der Sommer die günstigere Jahreszeit ist.

Bei den in Tab. 8 zuletzt aufgeführten nichtselbstthätigen Luftleerbremsen von Smith und ohne Artangabe ist der Wechsel zwischen den einzelnen Monaten ein vollkommen unvermittelter; auch zeigen die ohnehin kleinen Zahlen keinen namhaften Unterschied zwischen Sommer- und Winterhalbjahr.

Tabelle 5.

Versagen der Bremswirkung während der Zug in Gefahr ist. (Gruppe 1.)

Lfd. No.	Der Versagung			Betheiligte Verwaltung	Bremsart	Beschreibung des Versagers	Bemerkungen
	Tag	Monat	Jahr				
1	2	3	4	5	6	7	8
1	24.	August	1888	South-Eastern.	Nichtselbstthätige Luftleerbremse von Smith.	Der 2 ¹⁵ Nachm. von Tunbridge kommende Zug fuhr in Station Cannon Street auf den Prellbock. Der Führer hatte (entgegen der für Kopfstationen erlassenen Vorschrift) die Luftbremse statt der Handbremse benutzt; die Luftbremse wirkte nicht, weil die Bremsleitung zwischen Lokomotive und Tender sich entkuppelt hatte.	Schuld der Bediensteten. Unter Gruppe 2 gemeldet; Angaben über den Schadenumfang fehlen.
2	31.	Dezbr.	1888	Great Western.	Selbstthätige Luftleerbremse (Sanders & Bolitho).	Die Lokomotive No. 227 fuhr in Station Oswestry auf den Prellbock. Die Bremsleitung zwischen Lokomotive und Zug war nicht gekuppelt. Keine Verspätung.	Schuld der Bediensteten. Unter Gruppe 2 gemeldet; Angaben über den Schadenumfang fehlen.
3	24.	August	1889	North British.	Selbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse.	Der Personenzug von Edinburgh nach Mirsaelbnrgh fuhr am Bahnsteig letztgenannter Station auf den Prellbock und verursachte die Verletzung von Reisenden. Der Führer handhabte die Bremse mangelhaft.	Schuld der Bediensteten. Unter Gruppe 2 gemeldet.
4	31.	Dezbr.	1889	London Chatham & Dover.	Desgleichen.	Der 10 ³¹ Vorm. von Crystal Palace fahrende Zug fuhr in Moorgate Street auf den Prellbock. Prellbock, Bahnsteig und Treppenhaus wurden beschädigt, die Maschine entgleiste mit der führenden Achse des Drehgestelles.	Unter Gruppe 2 gemeldet; weitere Angaben über Ursache u. Schaden fehlen.

Lfd. No.	Der Versagung			Betheiligte Verwaltung	Bremsart	Beschreibung des Versagers	Bemerkungen
	Tag	Monat	Jahr				
1	2	3	4	5	6	7	8
5	4.	März	1890	London and North Western.	Selbstthätige Luftleerbremse.	Der um 8 ⁰ Vorm. von London kommende Zug fuhr in der Station Carlisle durch und auf eine leere Lokomotive, welche auf dem Hauptgeleise zwecks Einfahrt in ein Nebengeleise verkehrte. Ursache: mangelhafte Handhabung der Bremse durch den Lokomotivführer.	Schuld der Bediensteten. Unter Gruppe gemeldet; Angaben über den Schadenumfang fehlen.

Wiederholung.

Bremsart	Zahl der Versager		Geleistete Zugkm	Auf 1 Ver- sager entfallen Zugkm	Be- merkungen
	durch Schuld der Be- diensteten	durch Mangel des Systems			
	für den Zeitraum vom 1./7. 1887 bis 30./6. 1890				
Selbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse . . .	1	1 ¹⁾	286 484 950	103 242 475	1) Annahme, mangels be- sonderer An- gabe.
Selbstthätige Luftleerbremse .	2	—	300 953 366	150 476 633	
Nichtselbstthätige Luftleer- bremse von Smith . . .	1	—	84 546 960	84 546 960	
Insgesamt	5				

Tabelle 6.

Versagen der Bremswirkung im gewöhnlichen Betriebe

Für das Halbjahr endigend	Bremsarten, welche den Bedingungen des Handelsamtes entsprechen							
	Selbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse				Selbstthätige Luftleerbremse (von Sanders & Bolitho und Smith)			
	Zahl	Gründe eines Theiles			Zahl	Gründe eines Theiles		
	der Störungen				der Störungen			
	ins- gesamt	ge- schlossene Absperr- hähne an den Wagen- enden	Funk- tions- ventil	Ver- schulden des Loko- motiv- führers	ins- gesamt	Schuld der Be- diensteten	Witte- rungs- einflüsse (Eisbildung in den Röhren)	Andere Schäden der Leitung (auch Ver- stopfung)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Mitte 1880	22	2	7	—	1	0	0	—
" 1881	14	3	5	—	5	0	4	—
" 1882	12	6	0	—	2	2	0	—
" 1883	8	6	0	—	0	0	0	—
" 1884	9	6	1	—	5	3	0	—
" 1885	2	1	0	—	1	0	0	—
" 1886	6	2	1	—	6	2	0	—
" 1887	2	1	0	—	1	0	0	—
Ende 1887	3	2	0	0	9	5	0	4
Mitte 1888	7	2	0	4	4	1	0	0
Ende 1888	5	2	0	2	10	3	0	5
Mitte 1889	10	4	0	4	8	1	1	4
Ende 1889	16	7	0	6	16	2	5	3
Mitte 1890	12	6	1	1	6	1	2	2
Insgesamt seit Mitte 1887	53	23	1	17	53	13	8	18

Tabelle 6.

bei beabsichtigtem Halten des Zuges (Gruppe 2).

Bremsarten, welche nicht allen Bedingungen des Handelsamtes entsprechen							
Nichtselbstthätige Luftleerbremse von Smith				Nichtselbstthätige Luftleerbremse (Angabe der Art fehlt)			
Zahl	Gründe eines Theiles			Zahl	Gründe eines Theiles		
der Störungen				der Störungen			
ins-gesammt	Schuld der Be-diensteten	Witterungs-einflüsse (Eisbildung in den Röhren)	Gelöste Schlauch-kuppelung	ins-gesammt	Schuld der Be-diensteten	Witterungs-einflüsse (Eisbildung in den Röhren)	Gelöste Schlauch-kuppelung
10	11	12	13	14	15	16	17
49	4	0	—	—	—	—	—
67	16	15	—	—	—	—	—
36	11	0	—	0	0	0	—
30	8	3	—	0	0	0	—
29	14	0	—	0	0	0	—
45	8	0	—	0	0	0	—
60	16	0	—	7	1	0	—
57	9	0	—	4	3	1	—
72	4	0	40	9	3	1	2
30	7	1	14	7	3	1	0
27	6	0	17	7	2	0	1
22	6	0	10	4	3	0	0
17	8	0	6	6	0	0	4
15	4	0	6	1	0	0	0
183	35	1	93	34	11	2	7

Tabelle 7.

Unregelmäßigkeiten im Betriebe an

Für das Halbjahr endigend	Bremsarten, welche den Bedingungen des Handelsamtes ent-									
	Selbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse						Selbstthätige Luftleerbremse und			
	Zahl	Gründe eines Theiles					Zahl	Gründe eines		
		der Störungen						der Störungen		
		insge- sammt	Gummi- schläu- che	sonstige Leitung	Fank- tions- ventil	Luft- pumpe		Schuld der Be- diens- teten	insge- sammt	Gummi- schläu- che	sonstige Leitung	Ejektor
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Mitte 1880	342	61	56	28	6	27	44	7	2	4
" 1881	—	—	—	—	—	—	77	—	—	—
" 1882	—	—	—	—	—	—	32	—	—	—
" 1883	—	—	—	—	—	—	78	—	—	—
" 1884	350	280	45	11	12	24	149	6	19	14
" 1885	484	346	52	17	12	34	123	8	22	6
" 1886	458	280	53	33	18	27	276	7	18	4
" 1887	396	240	38	28	24	29	214	16	25	6
Ende 1887	485	331	39	26	26	31	227	2	66	16
Mitte 1888	324	222	29	11	24	11	239	1	67 (4 Eis)	12
Ende 1888	335	225	44	8	19	26	268	7	86 (3 Eis)	18
Mitte 1889	241	156	34	0	16	22	287	13	106 (25 Eis)	16
Ende 1889	341	229	46	9	22	14	315	12	129 (21 Eis)	15
Mitte 1890	286	163	41	6	30	19	343	13	133 (32 Eis)	18
Insgesamt seit Mitte 1887	2012	1326	233	60	137	123	1679	48	587 (85 Eis)	95

Tabelle 7

Anlaß der Bremsenrichtung (Gruppe 3).

sprechen			Bremsarten, welche nicht allen Bedingungen d. Handelsamtes entsprechen									
von Sanders & Bolitho Smith			Nichtselbstthätige Luftleerbremse von Smith					Nichtselbstthätige Luftleerbremse (Angabe der Art fehlt)				
Theiles			Zahl	Gründe eines Theiles				Zahl	Gründe eines Theiles			
gen			der Störungen					der Störungen				
Brems- zylinder	Unauf- geklärt	Schuld der Be- diens- teten	insge- sammt	Gummi- schläu- che	sonstige Leitung	Schuld der Be- diens- teten		insge- sammt	Gummi- schläu- che	sonstige Leitung	Schuld der Be- diens- teten	
12	13	14	15	16	17	18		19	20	21	22	
4	—	1	16	3	1	4		—	—	—	—	
—	—	—	27	—	—	—		—	—	—	—	
—	—	—	19	—	—	—		0	—	—	—	
—	—	—	24	—	—	—		4	—	—	—	
2	—	45	27	4	2	7		7	0	2	1	
12	—	27	34	4	6	1		30	0	6	3	
86	—	30	54	2	4	2		21	1	4	4	
41	—	9	15	2	0	0		39	7	2	12	
			Kuppelung					Kuppelung				
62	22	22	21	9	4	1		33	1	13	7	
67	46	20	20	4	1	4		43	2	7	14	
70	32	32	19	1	1	2		34	1	11	6	
78	35	28	9	1	3	0		21	2	8	2	
82	36	22	9	0	1	4		20	0	8	5	
79	46	30	4	0	0	1		8	1	5	0	
438	217	154	82	15	10	12		159	7	52	34	

Tabelle 8.

Einfluß der Jahreszeiten auf die Unregel-

Für das Halbjahr endigend	Bremsarten, welche den Bedingungen des Handelsamtes entsprechen											
	Selbstthätige Luftdruckbremse von Westinghouse						Selbstthätige Luftleerbremsen (von Sanders & Bolitho und Smith)					
	Zahl der Störungen in den Monaten											
	Jan. und Juli	Febr. und Ang.	März und Sept.	April und Okt.	Mai und Nov.	Juni und Dez.	Jan. und Juli	Febr. und Ang.	März und Sept.	April und Okt.	Mai und Nov.	Juni und Dez.
Mitte 1880 . . .	69	45	65	44	58	61	10	4	14	8	3	5
" 1881 . . .	129	60	56	56	61	45	29	11	10	7	6	14
" 1882 . . .	58	62	67	70	86	73	8	5	4	10	3	2
" 1883 . . .	79	76	54	76	128	82	21	11	12	12	11	13
" 1884 . . .	62	57	57	73	62	69	27	42	19	14	19	26
" 1885 . . .	71	66	75	97	74	101	27	14	15	15	19	33
" 1886 . . .	81	55	80	73	83	86	78	57	56	30	26	30
" 1887 . . .	76	64	47	60	79	70	60	35	32	22	28	37
Ende 1887 . . .	106	108	72	76	69	54	28	38	37	39	38	47
Mitte 1888 . . .	45	56	47	45	74	57	35	57	49	29	37	32
Ende 1888 . . .	73	85	64	47	46	20	50	57	35	53	33	40
Mitte 1889 . . .	34	41	31	41	52	44	58	70	47	34	34	44
Ende 1889 . . .	63	71	68	53	35	51	46	49	43	44	66	67
Mitte 1890 . . .	46	40	52	47	58	43	75	58	74	50	44	41
Seit Mitte 1887 im Durchschnitt für 1 Jahr:												
Januar bis Juni .	42	46	43	44	61	48	56	62	57	38	38	39
Juli bis Dezember	81	88	68	59	50	42	41	48	38	45	46	51
Im Durchschnitt												
im Sommerhalbjahr				390 (540)						242 (108)		
" Winter "				282 (448)						317 (153)		

Tabelle 8.

mäfsigkeiten im Betriebe (Gruppe 3).

Bremsarten, welche nicht allen Bedingungen des Handelsamtes entsprechen

Nichtselbstthätige Luftleerbremse von
Smith

Nichtselbstthätige Luftleerbremse (Angabe
der Art fehlt)

Zahl der Störungen in den Monaten

Jan. und Juli	Febr. und Ang.	März und Sept.	April und Okt.	Mai und Nov.	Juni und Dez.	Jan. und Juli	Febr. und Ang.	März und Sept.	April und Okt.	Mai und Nov.	Juni und Dez.
3	3	4	1	3	2	—	—	—	—	—	—
16	2	2	3	—	4	—	—	—	—	—	—
6	1	2	4	1	5	—	—	—	—	—	—
4	5	5	1	8	1	—	1	1	—	2	—
3	2	9	5	3	5	1	1	1	—	1	3
10	4	4	4	4	8	6	3	6	5	4	6
19	8	5	9	7	6	2	5	—	3	7	4
4	3	2	1	—	5	9	4	1	10	10	5
6	1	3	3	4	4	9	5	6	2	7	4
8	3	4	3	2	—	5	7	4	5	10	12
10	3	3	1	2	—	5	3	6	10	6	4
2	4	—	1	—	2	5	2	3	4	5	2
0	2	2	2	2	1	4	6	2	2	6	—
1	—	1	1	—	1	2	1	2	2	1	—
4	2	2	2	1	1	4	3	3	4	5	5
5	2	3	2	3	2	6	5	5	5	6	3

14 (24)

15 (31)

30 (22,4) im Durchschnitt

24 (19) 1880—1887

Beiträge zur Lehre von der Enteignung.¹⁾

Von

Regierungsrath Dr. Eger in Breslau.

(Schluss.)

III.

Das Ausdehnungsrecht der Grundeigenthümer bei Zerstücklung ihrer Grundstücke durch theilweise Enteignung.

(Mit besonderer Beziehung auf § 9 des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, G.-S. S. 221 f.)

III. Anders liegt die Frage, ob den dinglich Berechtigten (Gebrauchs- und Nutzungsberechtigten) in Gemäßheit des § 9 die Befugniß zusteht, bei theilweiser Enteignung ihres Rechtes die Uebnahme des ganzen Rechtes vom Unternehmer gegen Entschädigung unter den Voraussetzungen des § 9 zu verlangen, derartig also, daß der Unternehmer zwar nicht das ganze Grundstück, wohl aber das ganze auf demselben lastende dingliche Recht zu übernehmen und zu vergüten hat. Diese Frage ist zu bejahen. Sie schmälert das Recht des Eigenthümers aus § 9 nicht. Nach § 6 des Enteign.-Ges. gilt aber dasjenige, was dieses Gesetz über die Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums bestimmt, auch von der Entziehung und Beschränkung der Rechte von Grundeigenthum. Wird also dem dinglich Berechtigten nur ein Theil seines Rechtes entzogen, so kann er nach § 9 verlangen, daß der Unternehmer das ganze Recht gegen Entschädigung übernimmt, wenn dasselbe durch die Abtretung so verringert werden würde, daß der Rest des Rechts nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann.²⁾

Es liegt im Hinblick auf § 6 des Gesetzes kein Grund vor, dem Berechtigten diese Befugniß abzusprechen, und zwar umsoweniger, als damit am einfachsten die Streitfragen, die sich bei theilweiser Entziehung eines dinglichen Rechts (insbesondere Nießbrauch, Pacht, Miethe u. s. w.)

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 553, 721; 1891 S. 27, 239, 806.

²⁾ Dieser Ansicht ist auch Löbbl, S. 63, Anm. 2 und S. 81 (A. M. Dalcke, S. 63, Grünhut, S. 152, Rohland, S. 92, Bering, S. 43).

an die Frage knüpfen, ob der Berechtigte befugt sei, das ganze Rechtsverhältniß aufzuheben, beseitigt erscheinen.

IV. Der Eigenthümer „kann verlangen“, daß der Unternehmer unter den im § 9 gegebenen Voraussetzungen das Ganze übernimmt.

1. Ueber die Form, in welcher dieses Verlangen vorzubringen ist, bestimmt das Gesetz nichts Näheres. Der Antrag kann daher schriftlich oder mündlich bei der Enteignungsbehörde angebracht werden.

2. Wohl aber ist die Anbringung des Antrags auf Uebernahme an eine bestimmte Frist geknüpft. Nach § 25, Abs. 7 des Enteignungsgesetzes hat der Grundeigenthümer spätestens in dem im Entschädigungsfeststellungsverfahren vor dem Kommissar der Enteignungsbehörde anzuberaumenden Termine (§ 25) seine Anträge auf vollständige Uebernahme eines theilweise in Anspruch genommenen Grundstücks (§ 9) anzubringen. Spätere Anträge dieser Art sind also unzulässig. Der Grund für diese Beschränkung liegt theils darin, daß durch das dem Enteigneten vergünstigungsweise gewährte Wahlrecht der Unternehmer über die zu leistende Entschädigung nicht dauernd oder auf unbestimmte Zeit hinaus in Ungewissheit gehalten werden soll, theils darin, daß eine spätere Ausübung des fraglichen Rechts eine mit Kosten und Umständen verknüpfte Wiederholung des Abschätzungsverfahrens erforderlich machen würde.¹⁾

3. Daraus folgt ferner, daß, wenn in dem gemäß § 25 stattfindenden Termine der Uebernahmeantrag nicht gestellt worden ist, derselbe auch nicht etwa nachträglich im Rechtswege (§ 30, Enteign.-Ges.) gestellt werden darf. Die Anbringung des Antrages im Rechtswege seitens des Eigenthümers ist vielmehr nur dann statthaft, wenn er den Antrag zwar in dem Termine (§ 25) gestellt hat, mit demselben aber von der Enteignungsbehörde zurückgewiesen worden ist (§ 29), s. Seydel, § 25, S. 163, Note 5.

4. Es knüpft sich hieran die Frage, ob der Grundeigenthümer den Uebernahmeantrag, welchen er in dem gemäß § 25 stattfindenden Termine gestellt hat, nachträglich wieder zurückzuziehen berechtigt ist? Grünhut, S. 153 bejaht diese Frage, weil die rechtliche Stellung des Enteigneten in Beziehung auf den Theil des Grundstücks, dessen Uebernahme er freiwillig verlange, die eines Offerenten zur Abschließung eines Erwerbsgeschäftes über diesen Theil sei unter der Bedingung, daß ihm der für denselben zu bestimmende Preis entsprechen werde. Auch v. Rohland (S. 96) gesteht dem Expropriaten das Recht des Rücktritts zu, wenn ihm die angebotene Entschädigungssumme nicht

¹⁾ Seydel, S. 63, Note 2. Bering, S. 43, 44. Bähr u. Langerhans, S. 41, Anm. 1. Dalcke, S. 64, Anm. 24a. Löffel, S. 64, Anm. 9.

genügt, aber nicht aus dem von Grünhut angeführten Grunde, weil es sich hier nur um ein Privaterwerbsgeschäft handle, sondern lediglich deshalb, weil die Enteignung eines zu dem Unternehmen nicht unbedingt erforderlichen und nur der Entschädigung wegen in die Enteignung mit einbezogenen Theiles in Frage stehe. Die Theorie, daß betreffs dieses Theils ein privates Erwerbsgeschäft vorliege, wird von v. Rohland mit Recht verworfen.

Grünhut und v. Rohland kommen hiernach, wenn auch von verschiedenem Standpunkte aus, zu dem nämlichen Ergebniss. Ihre Annahme kann jedoch nicht für zutreffend erachtet werden. Abgesehen davon, daß sie die Frage offen läßt, ob der Enteignete zum Rücktritt auch dann berechtigt sein soll, wenn er aus anderen Gründen, als wegen ungenügender Entschädigung, seinen Entschluß ändern will, widerspricht sie der Absicht des Enteignungsgesetzes, die Eigentumsverhältnisse durch die gesetzten Fristen und Abschnitte des Verfahrens zu sichern, sowie ferner dem Grundsatz, daß Ausnahmebestimmungen streng auszulegen sind. Unverkennbar würden die Eigentumsverhältnisse dauernd oder doch auf unbestimmte Zeit hinaus unsicher werden, wenn es dem Expropriaten freigestellt bliebe, von dem ihm nach § 9 verliehenen Rechte, nachdem er es bereits ausgeübt, noch nach dem durch § 25 bestimmten Zeitpunkte jederzeit beliebig zurückzutreten. Auch würde dann die zu Gunsten des Erpropriaten gegebene Ausnahmebestimmung nicht streng, sondern ausdehnend zur Anwendung gebracht. Denn die Zurückziehung des bereits gestellten Antrages hat ohne Zweifel die Bedeutung einer nochmaligen Ausübung des durch § 9 nur einmal verliehenen Wahlrechts. Endlich erscheint diese Annahme mit den Vorschriften und Formen des Entschädigungsfeststellungsverfahrens nicht vereinbar. Würde dem Expropriaten, nachdem er den Uebernahmeantrag im Termine (§ 25) gestellt und darüber gemäß § 29 Entscheidung getroffen, der Rücktritt gestattet sein, so würde das Entschädigungsfeststellungsverfahren, insbesondere die Abschätzung (§ 25 ff.) nochmals wiederholt werden müssen. Oder es müßte in jedem dieser Fälle alsbald eine doppelte Abschätzung — einmal des nothwendig zu enteignenden Theils, und sodann des ganzen Grundstücks — erfolgen. Beides ist nicht vorgeschrieben. Und wer soll die Kosten der Wiederholung oder der zweimaligen Schätzung tragen? Auch würde, ebenso wie nach der Entschädigungsfeststellung in der Verwaltungsinstanz (§ 29) mit gleichem Grunde auch nach der Entscheidung im Rechtswege (§ 30) der Expropriat das Recht des Rücktritts haben müssen, — eine Auffassung, die sich mit dem Grundsatz der Rechtskraft der Erkenntnisse nicht verträgt.

5. Mit der Frage des Rücktrittsrechts des Expropriaten steht die

weitere Frage in Verbindung, ob dem Unternehmer, wenn der Expropriat von dem Ausdehnungsrechte des § 9 Gebrauch macht, das Recht zustehen soll, von der Enteignung des ganzen Grundstücks Abstand zu nehmen? Grünhut (S. 154) bejaht diese Frage. Gegen diese Annahme bemerkt jedoch v. Rohland (S. 97), dafs, wenn der Enteignete sein Ausdehnungsrecht ausgeübt, der Enteigner nicht mehr zurücktreten und durch Verzicht auf das eigentliche Enteignungsobjekt sich von der Verbindlichkeit der Uebernahme auch der übrig gebliebenen Theile befreien dürfe. Wollte man mit Grünhut ein solches Recht dem Enteigner zugestehen, so könnte dieser durch wiederholte Ausdehnung desselben ein frevelhaftes Spiel mit dem Eigenthum treiben, und wo bliebe dann die Nothwendigkeit des Grundstückes für das öffentliche Unternehmen? Für das preussische Enteignungsrecht ist diese Frage durch § 42 des Enteignungsgesetzes allgemein geregelt. Tritt der Unternehmer vor der Feststellung der Entschädigung durch Beschluß der Enteignungsbehörde (§ 29) zurück, so haftet er den Entschädigungsberechtigten für die Nachtheile, welche ihnen durch das Enteignungsverfahren erwachsen sind. Tritt er nach jenem Beschlusse zurück, so hat der Eigenthümer zwischen dem Ersatz dieser Nachtheile und Zahlung der festgestellten Entschädigung gegen Abtretung des Grundstücks die Wahl. Diese Grundsätze finden mangels einer abweichenden Bestimmung auch dann Anwendung, wenn die Enteignung auf Verlangen des Eigenthümers gemäß § 9 auf das ganze Grundstück ausgedehnt worden ist.

6. Es entsteht sodann die Frage, ob der Unternehmer in Betreff desjenigen Theils des Grundstücks, welchen er auf Verlangen des Eigenthümers über das Bedürfnifs hinaus hat übernehmen müssen, das freie Veräußerungsrecht besitzt, oder denselben gesetzlichen Veräußerungsbeschränkungen wie hinsichtlich des zum Unternehmen erforderlichen Grundstücktheils, unterworfen ist?

v. Rohland spricht sich (S. 96, Anm. 10) von dem Gesichtspunkte der Entbehrlichkeit für das freie Veräußerungsrecht des Unternehmers an dem Restgrundstück aus, während er ihn beim eigentlichen Enteignungsobjekt an gewisse Voraussetzungen gebunden hält. Indefs kann dieser Ansicht nicht beigetreten werden. Beide Theile — das eigentliche Enteignungsobjekt und das Reststück — sind im Wege der Enteignung abgetreten und in Folge derselben. Es ist — wie oben S. 829 bereits erörtert — nicht angängig, einen rechtlichen Unterschied zu machen und das Restgrundstück anderen Normen, wie das ursprünglich erforderliche Stück lediglich deshalb zu unterwerfen, weil es an sich für das Unternehmen entbehrlich sei, oder weil die Abtretung auf dem Verlangen des Eigenthümers beruhe. Entscheidend ist lediglich der Umstand, dafs die

Abtretung des Mehr auf Grund der Enteignung erfolgte. Und aus diesem Grunde muß auch das mehr entnommene Stück ganz denselben Enteignungsgrundsätzen unterworfen werden, wie das ursprünglich erforderliche. Wenn also z. B. nach § 7 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 in Verbindung mit § 167 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 und § 159 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 zur Gültigkeit der Veräußerung von Eisenbahngrundstücken im Geltungsgebiete des Zuständigkeitsgesetzes die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und außerhalb dieses Gebietes die der Bezirksregierung erforderlich ist (s. Eger, Handh. d. preuß. Eisenbahnrechts, S. 285 u. Anm. 20), so trifft diese Beschränkung auch die auf Grund des § 9 des Enteignungsgesetzes übernommenen Grundstückstheile. (Vergl. Erlaß des Min. der öffentlichen Arbeiten vom 18. Oktober 1882, IIb (a) 14451).

7. Im engen Zusammenhange damit steht die Frage, ob dem Eigenthümer auch in Betreff der auf Grund des § 9 über das Bedürfnis hinaus abgetretenen Grundstückstheile das im § 57 vorgesehene gesetzliche Vorkaufsrecht gehöhrt? Grünhut, S. 163, verneint — in Konsequenz der von ihm angenommenen Theorie des freiwilligen privaten Erwerbsgeschäfts — diese Frage, wenn auch nicht ganz unbedingt: Er will zwar dem Enteigner das freie Veräußerungsrecht in Betreff der Mehrentnahme so lange gewähren, als das ursprüngliche Stück für das Unternehmen nothwendig ist, gesteht aber dem Eigenthümer das Recht des Rückerwerbs des Ganzen für den Fall zu, daß das ursprüngliche Stück entbehrlich wird und der Enteigner das mehr entnommene Stück noch besitzt. Der Expropriat habe wissen müssen, daß die Verwaltung den Resttheil der Grundstücke, welchen sie für die Unternehmung nicht brauche, verkaufen werde; dessenungeachtet habe er die Verwaltung gezwungen, diese Erwerbung zu machen, daher im Voraus seine Einwilligung dazu ertheilt, daß die Verwaltung jenen Theil des Grundstücks, welchen sie für die Unternehmung nicht nothwendig habe, verkaufe. Doch solle in diesem Falle das Recht des Rückerwerbs wieder aufleben, sobald sich herausstelle, daß der ganze Grund, sowohl der enteignete Theil, als auch der Theil, welcher nur auf Verlangen des Enteigneten von dem Enteigner übernommen worden, keine Verwendung für die Unternehmung finde; denn der Eigenthümer könne in diesem Falle jenen Theil zurückverlangen, welcher als nothwendig für die Unternehmung in den Enteignungsplan aufgenommen worden; da er aber nur deshalb auch in die Veräußerung des anderen Theils einwilligte, weil man ihn versichert habe, daß der eine Theil des Grundstücks für die öffentliche Unternehmung nothwendig sei, so müsse ihm auf seinen Wunsch das ganze Grundstück zurückgegeben

werden, sobald diese Nothwendigkeit nicht mehr existire. Diese Auffassung Grünhuts theilt im Wesentlichen auch v. Rohland (S. 44): Der Expropriat habe den Enteigner nur unter der Voraussetzung zur Erwerbung des Ganzen gezwungen, dafs der von der Enteignung betroffene Theil für das öffentliche Unternehmen erforderlich sei. Stelle sich aber heraus, dafs diese Voraussetzung nicht eintreffe, so entfalle auch seine bedingungsweise Forderung auf Uebernahme des Restgrundstücks. Der Enteigner müsse ihm daher nicht blofs den enteigneten Theil, sondern auch das Restgrundstück, falls er noch im Besitz desselben sei, herausgeben. Habe er es jedoch inzwischen weiter veräußert, so könne der Enteignete keinen Anspruch darauf erheben, weil die Ausübung des Ausdehnungsrechts eine freiwillige gewesen und der Enteignete dabei habe wissen müssen, dafs der Enteigner den Rest für das öffentliche Unternehmen nicht brauche, ihn daher ohne Weiteres veräußern könne und eventuell werde. Noch weiter geht G. Meyer, S. 271, welcher die Bestimmungen über Rückforderungs- und Einstandsrecht überhaupt für nicht anwendbar auf solche Grundstücke erklärt, die der Expropriant in Folge des Verlangens des Expropriaten übernommen habe. Diese seien nicht zum Zwecke des öffentlichen Unternehmens abgetreten; aus der Nichtanwendung dazu könnten daher auch für den Expropriaten keine Rechte hervorgehen. Und ebenso verwirft Bering (S. 75) das Vorkaufsrecht in Betreff des Theils, da der Eigenthümer eben behauptet habe, die Parzelle sei für ihn werthlos.

Diesen Ansichten mufs jedoch mit Löbell, S. 225, Anm. 5, Seydel, S. 225, Anm. 3 und Daleke, S. 151, entgegengetreten werden. Mit Recht machen letztere geltend, dafs die Abtretung des Mehr doch auch immer nur eine Folge der Expropriation sei. Sie hat unter dem Drucke derselben stattgefunden und ist nur geschehen, weil ein Theil zwaangsweise enteignet wurde und der Expropriat nur durch Mitübernahme des Restes seitens des Enteigners zum vollen Ersatz seines Schadens zu kommen suchte. Ein Unterschied zwischen der ursprünglichen und der Mehrentnahme darf daher — wie oben S. 829 bereits ausgeführt — rechtlich nicht gemacht werden, wengleich die letztere vom Expropriaten verlangt worden ist. Denn dieses Verlangen ist nur scheinbar ein freiwilliges, in Wirklichkeit aber ein durch die Enteignung bedingtes. Grünhut und v. Rohland erkennen auch an, dafs das Rechtsverhältnifs doch nicht ganz so, wie im Falle des freiwilligen Erwerbes sich gestalte, weil eben die Enteignung des einen Theils zwingend und bestimmend auf den Willen des Eigenthümers in Betreff der Mitveräußerung des anderen Theils eingewirkt habe. Wenn dies aber unzweifelhaft richtig, dann ist der Schluß nicht ersichtlich, dafs das Vorkaufsrecht bezüglich der Mehrentnahme dem Eigenthümer nur dann zustehen solle, wenn das ursprünglich erforderliche

Stück entbehrlieh werde und das mehrentnommene inzwischen noch nicht veräußert, sondern im Besitze des Unternehmers geblieben sei. Das Vorkaufsrecht für das mehrentnommene Stück wird damit im Wesentlichen bedeutungslos und vom Willen des Unternehmers abhängig gemacht. Er hat nur nöthig, das fragliche Stück vor Entbehrliehwerden des anderen zu veräußern, um sich dem Vorkaufsrechte des Expropriaten zu entziehen.

Dalcke (S. 151) meint freilich, die Frage sei übrigens im Gebiete des preussischen Enteignungsgesetzes bedeutungslos, da das Vorkaufsrecht nur dem Eigenthümer eines durch die Expropriation zerkleinerten Grundstückes zustehe, ein Vorkaufsrecht also immer nur in Bezug auf Grundstückstheile, nicht aber bezüglich ganzer Grundstücke ausgeübt werden könne, während § 9 gerade voraussetze, daß in Folge der Expropriation eines Theils des Grundstücks das letztere ganz abgetreten sei. Diese Annahme ist jedoch unzutreffend. Dalcke übersieht, daß nach § 9, Abs. 2 auch die Möglichkeit vorliegt, daß der Expropriat sein Ausdehnungsrecht nur in Bezug auf zusammengehörige Grundstückstheile geltend machen kann, nicht aber das ganze Grundstück abzutreten braucht; mithin auch für den Fall des § 9 das gesetzliche Vorkaufsrecht des § 57 praktisch werden kann. (Löbbeck, § 57, Anm. 5, S. 225).

V. Die Berechtigung des Eigenthümers aus § 9, Abs. 1 geht auf das Verlangen, daß der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt. Der Eigenthümer „kann“ dies verlangen, aber er muß es nicht. Weder der Unternehmer noch dritte Interessenten (Realberechtigte), noch endlich etwa die Enteignungsbehörde (von Amtswegen) können ihn dazu zwingen (s. oben S. 808, 825 f.).

Das Verlangen ist ganz in seine Wahl gestellt. Spricht er dasselbe bis zu dem im § 25 bestimmten Zeitpunkte nicht aus, so erfolgt nur die Enteignung des zur Unternehmung planmäßig nothwendigen Theils und die Entschädigung nach Maßgabe des § 8; also Ersatz der Werthverminderung des ihm verbleibenden Reststücks. Der einzige Umstand, welcher für die Wahl der Uebernahme bestimmend werden kann, ist der bereits oben S. 826 f. erwähnte: daß ihm nämlich, wenn er das Restgrundstück nicht mit abtreten will, das Recht auf Herstellung des früheren Zustandes, wenn dieselbe mit Einrichtungs- u. s. w. Kosten verknüpft ist, welche in keinem Verhältnisse zu dem Werthe des Restgrundstücks stehen, nicht zusteht.¹⁾

Stellt er aber das Verlangen aus § 9, Abs. 1, so wird das „Ganze“ enteignet, d. h. muß das Eigenthum des „Ganzen“ (Bering, S. 43) vom

¹⁾ Siehe die oben S. 826 f. mitgeth. Erk. des Pr. Ob-Trib. v. 17. Septbr. 1866 und des Reichsger. v. 18. Septbr. 1880.

Unternehmer im Enteignungswege übernommen werden. Das „Ganze“ bedeutet — im Gegensatz zum „Theil von einem Grundstück“: das ganze Grundstück. Was hierbei unter „Grundstück“ zu verstehen, ist im Abs. 4 des § 9 des Näheren bestimmt (s. oben S. 812). Auch ist der Umfang des Begriffes durch die Bestimmungen des Abs. 2 (s. S. 1100) und Abs. 3 (s. S. 1102) einigermaßen eingeschränkt.

Die Uebernahme des Ganzen seitens des Unternehmers hat „gegen Entschädigung“ zu erfolgen, d. h. der Unternehmer muß das Ganze entschädigen, obwohl er für seinen Zweck nur einen Theil wirklich braucht. Die Bemessung der Entschädigung geschieht nach § 8 des Enteignungsgesetzes. Die Zeit der Schadensfeststellung ist hiernach maßgebend. Jedoch dürfen Werthverminderungen, welche für das Restgrundstück erst durch die neue Anlage entstehen, nicht berücksichtigt werden. Wird also das Restgrundstück gerade durch die neue Anlage Eigenthumsbeschränkungen unterworfen und verliert es z. B. seine bisherige Eigenschaft als Bauplatz, so muß dennoch die frühere Bauplatzeigenschaft bei der Abschätzung berücksichtigt werden. Es ist in dieser Hinsicht kein Unterschied zu machen zwischen dem Theile des Grundstücks, dessen Abtretung der Unternehmer verlangt hat, und dem Reste, dessen Uebernahme der Expropriat auf Grund des § 9 fordert.¹⁾

Der Anspruch auf Abnahme des ganzen Grundstücks umfaßt aber auch die Zinsen der ganzen nicht gezahlten Entschädigungssumme seit Zustellung des Enteignungsbeschlusses.²⁾

2. Die Uebernahme bestimmter Grundstückstheile.

Absatz 2 des § 9 des Enteignungsgesetzes beschränkt das Recht des Eigenthümers, die Uebernahme des ganzen Grundstücks vom Unternehmer zu verlangen, und die entsprechende Pflicht des letzteren zur Mitübernahme für den Fall,

dafs die geminderte Benutzbarkeit nur bestimmte Theile des Restgrundstücks trifft.

Alsdann soll sich die Uebernahmepflicht nur auf diese Theile erstrecken. Diese Beschränkung der durch Absatz 1 vorgesehenen Uebernahmepflicht ist eine Folgerung aus dem für unbebaute Grundstücke festgehaltenen Grundsatz, dafs die Uebernahmepflicht nicht an eine ziffermäßige Grenze, an einen bestimmten Umfang und Werth des Restgrundstücks

¹⁾ Erkannt vom 1. Ziv.-Sen. des Reichsger. nnterm 18. August 1882. Entsch. des Reichsger. VIII. S. 257 ff.

²⁾ Erkannt vom 2. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 27. Novbr. 1888. Eisenbahn-rechtl. Entsch. Bd. 7 S. 260.

gebunden sein, sondern lediglich von dem freien Ermessen der Enteignungsbehörde darüber abhängen soll, ob das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann (s. S. 816 f.). Trifft diese Voraussetzung im einzelnen Falle insofern nicht vollständig zu, als nicht das ganze Restgrundstück, sondern nur bestimmte — mit dem enteigneten Theile enger zusammenhängende — Theile ihre zweckmäßige Benutzung in der bisherigen Weise in Folge der Abtretung verlieren, so muß folgerichtig das Ausdehnungsrecht des Eigenthümers, und die Mitübernahmepflicht des Unternehmers auf diese Theile sich beschränken. Und dieser Folgerung giebt Absatz 2 des § 9 gesetzlichen Ausdruck. Die Bestimmung findet sich zwar in den ersten Entwürfen des Gesetzes (von 1864 und 1868) noch nicht, wurde aber bereits in den Beratungen der Herrenhauskommission vom 14. Dezember 1868 durch die Einschaltung der Worte:

„so kann der Eigenthümer verlangen, daß der Unternehmer das Ganze bzw. weitere Theile des Ganzen gegen Entschädigung übernimmt“

in Absatz 1 aufgenommen. Nachdem diese Fassung in den Entwürfen von 1869 und 1871 unverändert beibehalten worden, wurde durch die Abgeordnetenhauskommission im Jahre 1872 der Absatz 2 in seiner gegenwärtigen Gestalt eingefügt, ohne daß eine weitere besondere Begründung für erforderlich erachtet wurde.

Der Eingangssatz des Abs. 2 enthält hiernach die thatsächliche Voraussetzung, welche die im Nachsatze ausgesprochene Beschränkung der Uebernahmepflicht des Unternehmers bedingt. Diese Voraussetzung ist zwar qualitativ dieselbe, wie im Abs. 1, d. h. zur Begründung der Uebernahmepflicht ist erforderlich, daß ein Theil eines Grundstücks im Enteignungswege in Anspruch genommen wird und daß in Folge dieser Enteignung das Restgrundstück in seiner bisherigen zweckmäßigen Benutzung gestört wird. Aber quantitativ ist die Voraussetzung verschieden. Während im Abs. 1 der Fall vorausgesetzt ist, daß die geminderte Benutzbarkeit das ganze Restgrundstück ergreift und daher auch die Pflicht zur Uebernahme des Ganzen ausgesprochen ist, wird im Abs. 2 der Fall angenommen, daß die geminderte Benutzbarkeit sich nur auf bestimmte Theile des Restgrundstücks erstreckt, und deshalb auch die Uebernahmepflicht nur auf diese Theile beschränkt.

Die Möglichkeit, daß die geminderte Benutzbarkeit nur bestimmte Theile des Restgrundstücks trifft, ist dadurch gegeben, daß nach den §§ 8 und 9 der Begriff „Grundstück“ im weiteren Sinne zu nehmen ist. Es ist nach Abs. 4 des § 9 darunter jeder in Zusammenhang stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers begriffen, also nicht allein der eng räumlich, sondern auch der nur wirtschaftlich zusammenhängende

Grundbesitz. Würde nur der erstere gemeint sein, dann würde — in der Regel wenigstens — das ganze Restgrundstück unter der geminderten Benutzbarkeit leiden. Indem aber auch der nicht räumlich zusammenhängende Grundbesitz darunter zu verstehen ist, ist der Fall leicht denkbar, daß die Enteignung eines Theils nur die wirthschaftlich zusammenhängenden Theile, nicht alle Theile des Restbesitzes in ihrer Benutzbarkeit schmälert.

„Die geminderte Benutzbarkeit“ ist die in dem Schlußsatze des Abs. 1 bestimmte, d. h. die nicht mehr zweckmäßige Benutzbarkeit nach der bisherigen Bestimmung. Es muß festgestellt werden, daß bestimmte Theile des Restgrundstücks einerseits nicht mehr zweckmäßig benutzt werden können und andererseits, daß dies nach ihrer bisherigen Bestimmung nicht mehr der Fall ist. Dem Ermessen der Enteignungsbehörde oder des Richters nach sachverständigem Gutachten ist diese Feststellung lediglich überlassen.

„Bestimmte Theile“ sind die mit dem enteigneten Theile räumlich oder wirthschaftlich so eng zusammengehörigen und zusammenhängenden, daß die Abtrennung dieses Theils die zweckmäßige Benutzbarkeit der anderen nach ihrer bisherigen Bestimmung aufhebt. Ein umfangreicher Grundbesitz, wenn auch räumlich oder wirthschaftlich ein Ganzes bildend, zerfällt zumeist in eine Anzahl von Abschnitten, welche verschiedenen Zwecken dienend, auch verschiedene Wirthschaftsgebiete darstellen. Es liegt auf der Hand, daß, wenn mit einem Rittergut eine Ziegelei, eine Kiesgrube, ein Forst verbunden ist, die Enteignung eines Theils dieser Objekte zwar die zweckmäßige Benutzbarkeit der übrigen Theile: der Ziegelei, der Kiesgrube, des Forstes in der bisherigen Weise stören oder aufheben kann, aber die Nutzbarkeit des Restbesitzes, welcher landwirthschaftlichen Zwecken dient, unberührt läßt. In solchen Fällen wäre es unbillig und der Absicht des Gesetzes zuwider, die Uebernahmepflicht des Unternehmers auch auf jenen übrigen Restbesitz auszudehnen. Denn der Schaden des Expropriaten findet in der geminderten Benutzbarkeit jener enger mit einander verbundenen Theile des Ganzen seine Grenze. Nur die Uebernahme der solchergestalt bestimmten Theile kann daher der Expropriat vom Unternehmer verlangen.

„Die Pflicht zur Uebernahme beschränkt sich auf diese Theile.“ Wie weit die geminderte Benutzbarkeit andere Theile des Grundstücks, d. h. bestimmte Theile des Restgrundstücks ergreift, in welchem Umfange der Unternehmer zur Mitübernahme verpflichtet ist, hat lediglich die Enteignungsbehörde nach Lage des besonderen Falles nach freiem, sachverständigem Ermessen zu beurtheilen. Häufig wird sich die Minderung der Benutzbarkeit nicht allein auf den zunächst betheiligten Ab-

schnitt des Restgrundstücks beschränken, sondern auch noch andere Abschnitte in Mitleidenschaft ziehen. Z. B. kann die Enteignung eines Theils eines Lehmagers nicht nur das ganze Lehmager, sondern auch zugleich die damit in Verbindung stehende Ziegelei, Kiesgrube, in ihrer zweckmäßigen Benutzung stören, sodafs — wenn auch nicht auf das Ganze — so doch auf alle diese in engerer Verbindung stehenden Objekte sich die Uebernahmepflicht zu erstrecken hat. Häufig aber wird dieselbe auf den zunächst betheiligten Abschnitt beschränkt werden können.

3. Die Uebernahme ganzer Gebäude.

Von der Einschränkung, welche Abs. 2 des § 9 in Betreff des im Abs. 1 aufgestellten Grundsatzes macht, enthält Abs. 3 wiederum eine Ausnahme, indem bestimmt ist, dafs

„bei Gebäuden, welche theilweise in Anspruch genommen werden, die Uebernahmepflicht jedenfalls das gesammte Gebäude umfaßt.“

Abs. 1 stellt — wie bereits oben S. 816 f. erörtert — für die Uebernahmepflicht des Unternehmers bestimmte Merkmale nicht auf, sondern beschränkt sich auf die Angabe des leitenden Gesichtspunkts, wonach allein der Umstand, ob im besonderen Falle das Reststück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann, die Uebernahmepflicht begründen soll. In wie weit dies im Einzelnen der Fall ist, ist gänzlich der sachverständigen Entscheidung der zuständigen Behörde anheimgestellt. Lediglich eine Folge dieses Standpunktes ist auch der in Abs. 2 aufgenommene Satz. Erstreckt sich im besonderen Falle nach behördlichem Ermessen die geminderte Benutzbarkeit nur auf bestimmte Theile des Restes, fallen nur diese unter den in Abs. 1 für die Uebernahmepflicht aufgestellten Gesichtspunkt, so soll sich auch die Uebernahmepflicht nur auf sie beschränken.

Eine Abweichung von diesen Grundsätzen enthält nur anscheinend Abs. 3 des § 9. Indem Abs. 3 bestimmt, dafs bei Gebäuden, welche theilweise in Anspruch genommen werden, die Uebernahmepflicht jedenfalls das gesammte Gebäude umfaßt, läfst es freilich dem Ermessen der Behörde, ob das Reststück des Gebäudes dadurch wirklich nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden könne, keinen Spielraum mehr. Die Thatsache allein, dafs ein Theil des Gebäudes enteignet wird, soll ohne jedes Eingehen auf die besonderen Verhältnisse genügen, um die Pflicht zur Uebernahme des gesammten Gebäudes zu begründen.

Indefs liegt eine Abweichung von den im Abs. 1 und 2 festgehaltenen Grundsätzen hierin insofern nicht, als Abs. 3 lediglich einen in der Wissen-

schaft und Praxis unbestritten anerkannten Erfahrungssatz zur Voraussetzung hat und lediglich aus diesem Grunde das Gesetz die Behörde von der Prüfung des Einzelfalles entbindet. Weil es erfahrungsmäßig unzweifelhaft ist, daß die Abtrennung eines Gebäudetheils die zweckmäßige Benutzbarkeit des Restes nach seiner bisherigen Bestimmung aufheben muß, bedarf es einer Prüfung und Feststellung dessen im einzelnen Falle nicht.

Dieser Erfahrungssatz war ein so allgemein gültiger und anerkannter¹⁾, daß von ihm ausgehend eigentlich erst der im § 9 aufgestellte Grundsatz der Uebernahmepflicht bei Theilenteignungen in das Gesetz Aufnahme gefunden hat. Wie die oben S. 809 f. mitgetheilte Entstehungsgeschichte des § 9 ergibt, war in dem ersten Gesetzentwurfe von 1864 die Uebernahmepflicht überhaupt nur auf Gebäude beschränkt, weil man, wie in den Motiven ausgeführt wird (S. 809), annahm, daß bei anderen (unbebauten) Grundstücken sich der Schaden der Abtrennung und geschmälernten Nutzbarkeit des Restes leicht in Geld schätzen lasse. Eine Ausnahme sei nur da zu gestatten, wo das Ganze als eine untrennbare Einheit betrachtet werden müsse, welche — nach Wegnahme eines Theils — dem Eigenthümer unnütz werde. In der Regel werde aber dieser Fall nur bei theilweiser Enteignung von Gebäuden zutreffen. Erst in den späteren Entwürfen des Gesetzes wurde die Uebernahmepflicht auch für unbebaute Grundstücke festgesetzt, aber mit dem wichtigen Unterschiede, daß, während sie bei Gebäuden zu einer unbedingten gemacht, sie bei unbebauten Grundstücken nur bedingt, d. h. unter den in den Absätzen 1 und 2 des Näheren festgestellten Voraussetzungen und nach Prüfung ihres Eintritts im einzelnen Falle zugelassen wurde (s. oben Motive zu dem Entwurf von 1868 (S. 809, 810) und von 1872 (S. 810).²⁾

Zutreffend führt das Reichsgericht aus: „§ 9 sondert ganz scharf zwei Fälle. Abs. 1 und 2 handeln von der Inangriffnahme eines Theils von Grundstücken, Abs. 3 betrifft die Inanspruchnahme eines Theils von Gebäuden. Im ersten Fall kann die Uebernahme des Ganzen (des Restgrundstücks) oder weiterer Theile nur unter gewissen Voraussetzungen, im zweiten Fall dagegen kann die Uebernahme des Ganzen (des gesammten Gebäudes) unter allen Umständen verlangt werden.“³⁾

¹⁾ S. auch die anderen Enteign.-Ges. z. B. Art. 11, Abs. 5, Satz 2 des württembergischen Enteign.-Ges. v. 20. Dezbr. 1888. Vergl. Rohland, S. 97, Anm. 14 und G. Meyer, S. 287.

²⁾ Grünhut, S. 150, 151; v. Rohland, S. 93, 97; Meisehder, in der preuss. Anw.-Zeitung, 1865, S. 142; Dalcke, S. 63, Anm. 24; G. Meyer, S. 282 ff.; Thiel, S. 28, 29; Bering, S. 43, Lübell, S. 64, Anm. 7.

³⁾ Erk. vom 2. Hilfs.-Sen. d. Reichsger. unt. 24. Juni 1880. Archiv 1881, S. 206.

Indefs, wenngleich bei Theilenteignungen von Gebäuden das Gesetz für die Uebernahmepflicht insofern ein bestimmtes Merkmal aufgestellt hat, als ohne weitere Prüfung der Benutzbarkeit der Rest vom Unternehmer auf Verlangen des Eigenthümers mitübernommen werden muß, so sind doch dadurch verschiedene Streitfragen entstanden, dafs der Begriff „Gebäude“ ein schwer bestimmbarer ist, mithin im Einzelfalle es leicht zweifelhaft werden kann, ob ein in Anspruch genommenes Bauwerk als Theil eines anderen zu betrachten ist und die Uebernahme dieses letzteren nach sich zieht, oder als ein selbständiges Gebäude, welches die Pflicht zur Uebernahme eines damit im Zusammenhang oder Verbindung stehenden Gebäudes nicht bedingt. So ist es zweifelhaft geworden, ob die Enteignung eines an ein Hauptgebäude angebauten oder in der Nähe helegenden, zugehörigen Nebengebäudes, einer Stallung, Remise, Scheune, Retirade, eines Garten-, Gewächshauses die Pflicht zur Uebernahme des Hauptgebäudes bedingt oder auch umgekehrt die Enteignung des Hauptgebäudes die Pflicht zur Uebernahme des Nebengebäudes, mithin als „theilweise Inanspruchnahme“ im Sinne des Abs. 3 des § 9 anzusehen ist?

Diese Frage wird von Grünhut bejaht: „Nicht hlos dann — erörtert er S. 150, 151 — dürfe die Enteignung des Ganzen verlangt werden, wenn eine materielle Schädigung des Gebäudes selbst in Folge der Enteignung eintrete, sondern auch dann, wenn es sich um die gänzliche oder theilweise Enteignung eines in der Nachbarschaft befindlichen Objekts handle, vorausgesetzt, dafs das letztere als Nebensache den Zwecken der Hauptsache fortwährend zu dienen hestimmt und dazu wirklich verwendet sei, z. B. es handle sich um die Enteignung eines Magazins, einer Scheune, eines Stalles, einer Remise, eines Gartens, eines Hofes u. s. w.“

Anderer Ansicht ist v. Rohland (S. 93, 94). Er will in solchen Fällen nicht unbedingt die Pflicht zur Uebernahme zulassen, sondern nur dann, wenn die übrigbleibenden Theile in der bisherigen Weise gar nicht mehr oder nicht ohne bedeutende materielle Schädigung henutzt werden können, also wenn der übrigbleibende Theil als Nebensache den Zwecken der Hauptsache, dem Enteignungsobjekt, zu dienen bestimmt war und wirklich dazu verwendet wurde, z. B. als Magazin, Scheuer, Stall u. s. w. Dasselbe gelte auch von Hofräumen und Gärten, wenn das Haus, zu dem sie gehören, enteignet sei. Insbesondere werde auch dann ein Anspruch auf Uebernahme des Ganzen gerechtfertigt erscheinen, wenn dadurch der bisherige Gewerbebetrieb unmöglich gemacht oder sehr erschwert werde.

Grünhut gehe zu weit, wenn er solche Komplexe unter der Bezeichnung „Gebäude mit ihren Pertinenzien“ als juristisch untheilbar auffasse.

Um eines Stalles willen könne doch nicht die ganze Besitzung enteignet werden!

Dieser Auffassung schließt sich im Wesentlichen auch Dalcke (S. 63 Anm. 24) an, indem er darauf hinweist, daß Abs. 3 des § 9 unzweifelhaft nur von der theilweisen Enteignung eines einzelnen Gebäudes spreche. Handle es sich dagegen um die einzelnen zu einem Gebäudekomplexe gehörigen Gebäude, so trete die Enteignung des Ganzen nicht von Rechtswegen ein, sondern in diesem Falle komme es auf das Gutachten der Sachverständigen an.

Die Dalcke'sche Auffassung erscheint zutreffend. Nach Wortlaut und Absicht des Abs. 3 ist anzunehmen, daß der Gesetzgeber lediglich die Enteignung eines Theils eines einzelnen Gebäudes im Auge hatte, nicht eines Gebäudekomplexes. Nur wenn es sich um ein einzelnes Gebäude handelt, ist die Aufhebung der Benutzbarkeit in der bisherigen Weise durch Enteignung eines Theils erfahrungsgemäß so zweifellos, daß der Gesetzgeber die Pflicht zur Uebernahme des Ganzen — ohne nähere Prüfung des Einzelfalls — zu einer gesetzlichen machen konnte. Steht dagegen ein Komplex von — wenngleich wirtschaftlich oder räumlich zusammengehörigen — Gebäuden in Frage, so folgt aus der Enteignung eines derselben, sei es eines Haupt- oder Nebengebäudes, die Unbenutzbarkeit der übrigen keineswegs so unbedingt, daß es für angezeigt erachtet worden wäre, unter allen Umständen die Pflicht zur Uebernahme aller Gebäude gesetzlich anzuordnen. Bei der theilweisen Enteignung eines Gebäudekomplexes greift vielmehr lediglich die Regel der Abs. 1 und 2 des § 9 Platz, d. h. es ist in jedem Einzelfalle zu prüfen und festzustellen, ob der zusammengehörige Komplex durch die Abtretung eines einzelnen Gebäudes so zerstückelt werden würde, daß sämtliche übrigen Gebäude (Abs. 1) oder doch ein bestimmter Theil derselben (Abs. 2) nicht mehr zweckmäßig benutzt werden können. Diese Prüfung kann häufig, insbesondere bei der Inanspruchnahme des Hauptgebäudes einer gewerblichen Anlage, einer Fabrik, eines Theaters n. s. w. dahin führen, daß die nicht mehr zweckmäßige Benutzung der Nebengebäude, z. B. der zugehörigen Maschinenhäuser, Magazine, Schuppen u. s. w. nach der bisherigen Bestimmung und damit die Pflicht zur Uebernahme anerkannt wird. Aber sie muß nicht dahin führen. Es kann auch das Vorhandensein dieser Voraussetzung verneint, z. B. die weitere zweckmäßige Benutzbarkeit der zugehörigen Beamten- oder Arbeiterwohnhäuser, Restaurationslokale angenommen werden. Gebäudekomplexe sind daher nicht nach Abs. 3, sondern nach Abs. 1 und 2 zu beurtheilen und den nämlichen Bestimmungen, wie unbebaute Grundstücke unterworfen. „Es verhält sich — wie v. Rohland, S. 93 zutreffend hervorhebt — bei Gebäudekomplexen und Grundstücken

ohne Bauten anders wie bei einzelnen Gebäuden, weil letztere als untheilbar angesehen werden, erstere nicht. Bei theilweiser Enteignung derselben ist daher eine Uebernahmepflicht von Seiten des Enteigners nicht von selbst gegeben, sondern es kommt auf den einzelnen Fall an.“

Indefs, wenn man auch Gebäude-Komplexe von der Anwendung des Abs. 3 ausnimmt und nur einzelne Gebäude dieser Norm unterwirft, so bleibt doch gerade die Feststellung schwierig, ob es im Einzelfalle sich um ein einzelnes Gebäude, oder um einen Gebäudekomplex handelt. Sind die ihrer Bestimmung nach zusammengehörigen Gebäude räumlich getrennt, wenn auch nur in geringem Mafse, z. B. ein Gutsgebäude von seinen Wirthschaftsgebäuden, Stallungen, Scheunen, ein Schloß von seinen Garten-, Gewächs-, Jagdhäusern, eine Fabrik von ihren Magazinen, Remisen, Maschinenhäusern, so ist die Annahme begründet, daß ein Gebäudekomplex vorliegt, welcher den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 des § 9 unterworfen ist. Wenn aber die wirthschaftlich und bestimmungsgemäß zusammengehörigen Bauten räumlich nicht getrennt sind, z. B. ein Haus mit Stallung, Wagenremise, Gartengewächshaus, Retiraden, ein Schloß mit seinen Seitenflügeln, Beamtenwohnungen, ein Fabrikgebäude mit den Magazinen, Lagerräumen, Remisen, so kann es im Einzelfalle sehr zweifelhaft sein, ob das Ganze als ein Gebäudekomplex oder als ein einzelnes Gebäude zu betrachten ist. Es wird in solchen Fällen die Entscheidung davon abhängen, ob der Anbau des Nebengebäudes nur ein loser und derartiger ist, daß die Trennung, der Abbruch des einen die Bestimmung des anderen nicht berührt, oder aber so eng verbunden, daß eine Trennung eines Theils die Bestimmung, den Zweck, das Fundament des anderen ändern oder aufheben, seine Substanz und sein Wesen ergreifen würde.

Es liegt z. B. auf der Hand, daß, wenn an ein Haus eine Hundehütte, eine Stallung, ein Backofen, eine Retirade lose angebaut und für das Hauptgebäude so unwesentlich ist, daß dessen Zweck und Bestimmung durch einen Abbruch jener geringfügigen Anbauten in keiner Weise geändert wird und mit geringem Aufwande eine entsprechende Ergänzung hergestellt werden kann, der Anbau nicht einen wesentlichen Theil des Hauptgebäudes darstellt, das Ganze mithin nicht als ein einzelnes Gebäude im Sinne des Abs. 3 anzusehen ist. Dasselbe kann aber auch der Fall sein, wenn die Enteignung sich auf einen nur lose mit dem Hauptbau zusammenhängenden Seitenflügel eines Schlosses, auf Gewächshäuser, Dienstbotenhäuser, erstreckt.

Ist aber nach der Anlage und Einrichtung des Ganzen der in Anspruch genommene Bau, wenn auch einem besonderen Zwecke dienend, für das Hauptgebäude so wichtig, daß die Wegnahme den Zweck und die

Bestimmung desselben ändert, oder durch die Lage der Fundamente, Pfeiler, Balken und Mauern so mit dem Hauptgebäude verbunden, daß der Abbruch zugleich eine gänzliche oder theilweise Zerstörung oder Gefährdung des letzteren zur Folge hat, einzelne Räume bloßlegt, den Aufbau des Ganzen stört, den wirthschaftlichen oder gewerblichen Zweck vernichtet oder erschwert, so ist das Enteignungsobjekt als wesentlicher Bestandtheil des Hauptgebäudes anzusehen und als Theil eines Einzelgebäudes im Sinne des Abs. 3 des § 9 zu behandeln.

Im Wesentlichen findet also Abs. 3 dann Anwendung, wenn der zu enteignende Theil zur Substanz des Ganzen — dagegen nicht, wenn er sich als bloßes Zubehör des Ganzen darstellt, und diese Frage ist lediglich nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts und nöthigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen zu entscheiden.

Liegt nun im vorerörterten Sinne die theilweise Inanspruchnahme eines Gebäudes vor, so umfaßt die Uebernahmepflicht „jedenfalls das gesammte Gebäude“. Diese Worte bedeuten zunächst, daß, sobald die thatsächliche Voraussetzung der Theilenteignung eines Gebäudes gegeben ist, sich für die Begründung der Pflicht zur Uebernahme des ganzen Gebäudes die weitere, in den Fällen der Absätze 1 und 2 des § 9 erforderliche Prüfung darüber erübrigt, ob der Resttheil des Gebäudes etwa nach seiner bisherigen Bestimmung ganz oder theilweise noch zweckmäßig benutzt werden könne. Vielmehr wird mit der Theilenteignung eines Gebäudes die Uebernahmepflicht bezüglich des Restes des Gebäudes „jedenfalls“ d. h. unbedingt und unter allen Umständen existent (s. Erk. des Reichsger. vom 24. Juni 1880, oben S. 1103). Es bedarf also keines weiteren Eingehens auf den besonderen Fall.

Aber in den fraglichen Worten liegt ein noch weiter gehender Sinn. Das Gebäude, welches theilweise in Anspruch genommen wird, ist ohne dazugehörigen Grund und Boden, auf welchem es steht, nicht denkbar. Auch pflegt es in der Regel noch von zugehörigem Gelände — Hof-, Gartenräumen u. s. w. — umgeben zu sein.

Was den letzteren Umstand anlangt, die Mitübernahme des das Gebäude umgebenden Geländes, so soll nun nach den Motiven das Wort „jedenfalls“ bedeuten, daß bei der Theilenteignung eines Gebäudes die Uebernahme des gesammten Gebäudes das Mindeste ist, worauf sich die Pflicht des Unternehmers erstreckt, daß aber die Pflicht zur Uebernahme des das Gebäude umgebenden Geländes — soweit es im Sinne der Absätze 1 und 2 ohne das Gebäude nicht mehr zweckmäßig benutzbar ist, dadurch nicht ausgeschlossen ist. Das Wort „jedenfalls“ — heißt es in den Motiven (s. oben S. 810) — soll ausdrücken, daß bei der Enteignung eines Gebäudetheils die Vorschrift dieses Paragraphen (d. h. die

Verpflichtung zur Uebernahme) sich stets auf das ganze Gebäude bezieht, daß unter allen Umständen aber auch noch sonstiger Grund und Boden, der mit dem Gebäude in Verbindung steht, darunter fallen kann.“¹⁾

Das Wort „jedenfalls“ deutet auf die enge Beziehung des Abs. 3 zum vorhergehenden Abs. 2 hin. Abs. 2 läßt die Beschränkung der Uebernahmepflicht auf bestimmte Theile des Reststückes zu. Nach Abs. 3 ist diese Beschränkung auch bei mit einem Gebäude bestandenen Grundstücke zwar zulässig, d. h. auch bei einem derartigen Grundstücke kann sich die Uebernahmepflicht auf bestimmte Theile des Restgrundstücks beschränken, aber zum Mindesten doch so, daß jedenfalls das ganze Gebäude mit übernommen werden muß. Inwieweit dagegen noch anderes zugehörige, das Gebäude umgebende Gelände, ist nach Abs. 2 des § 9, d. h. nach Maßgabe der noch verbleibenden Benutzbarkeit desselben zu entscheiden.

Anders liegt die Frage in Betreff des Geländes, auf welchem das zu übernehmende Gebäude steht, des Fundamentbodens. Während das das Gebäude umgebende Gelände nur „unter Umständen“ übernommen zu werden braucht, die Uebernahmepflicht nicht unbedingt vorliegt, muß das Gelände, auf welchem das Gebäude steht, unbedingt mit dem Gebäude selbst in Gemäßheit des Abs. 3 übernommen werden. Das „gesamte Gebäude“ heißt: Das Bauwerk mit seinem Grund und Boden. „Die Bestimmung im Abs. 3 (d. h. des § 9) — bemerkt Seydel, S. 64, Anm. 3 — darf nicht dahin verstanden werden, daß der Unternehmer im Falle der Enteignung eines Theils eines Gebäudes verpflichtet ist, nur das übrige Gebäude (auf Abbruch) ohne den darunter befindlichen Grund und Boden zu übernehmen. Unter „Gebäude“ im Sinne des § 9 ist vielmehr stets das Bauwerk einschl. des Grund und Bodens zu verstehen.“²⁾

Das Gebäude gehört zur Substanz des Grundstücks, ist wesentlicher Bestandtheil desselben, und ebenso wenig wie letzteres ohne ersteres enteignet werden kann und der Expropriat nicht verpflichtet ist, die auf dem enteigneten Gelände stehenden Gebäude zu entfernen und sich mit dem Ersatze der Kosten hierfür zu begnügen, vielmehr Anspruch auf den Werth der mitzunteignehmenden Gebäude hat³⁾, darf umgekehrt das Gebäude ohne das Gelände, auf welchem es steht, enteignet werden und muß daher auch

¹⁾ Seydel, S. 64, Anm. 3; Bering, S. 43; Bähr u. Langerhans, S. 41, Anm. 3; Grünhut, S. 150; Dalcke, S. 63 i. F.; Löbell, S. 64, Anm. 7.

²⁾ S. auch Rek.-Besch. des Ministers für Handel u. s. w. vom 2. Oktober 1878.

³⁾ S. Rek.-Besch. des Ministers für Handel u. s. w. vom 5. August 1874 V. 2001/74 und vom 7. August 1874 V. 2256 74 act. minist. B. I. 118. 3.

bei Enteignung eines Gebäudetheils im Falle des Abs. 3 des § 9 die Enteignung sich nicht nur auf das ganze Gebäude, sondern auch das Baugelände desselben erstrecken.

Diese Annahme wird auch vom Reichsgericht vertreten: „In der gegenwärtigen Instanz — führt es aus — hat Kläger seinen Antrag dahin erläutert, daß er prinzipaliter die Uebernahme des Gebäudes einschl. des Grund und Bodens, soweit es auf diesem steht, verlange. Dieses so gestellte Verlangen ist gesetzlich begründet. Es könnte zwar scheinen, als ob das Enteignungsgesetz, indem es von der Uebernahme des ganzen Gebäudes im Gegensatze zur Uebernahme des Restgrundstückes spricht, mit diesem Gegensatz zugleich habe ausdrücken wollen, daß der Unternehmer das Gebäude nur auf den Abbruch zu übernehmen verpflichtet sei. Gegen solche Annahme spricht aber, daß der Gegensatz eine ganz andere Bedeutung hat. Außerdem ergibt sich aus dem § 25, Abs. 7 des Enteignungsgesetzes, daß der § 9 überall nur eine Grundstücksübernahme betrifft; denn hier wird zwischen Restgrundstücken und Gebäuden nicht unterschieden. Jeder Zweifel löst sich aber aus dem Bericht der Kommission des Abgeordnetenhauses (Anl. zu den stenogr. Berichten 1871/72, Bd. III, S. 1209 s. oben S. 810). Dieser Bericht ergibt, daß die Kommission unter „Gebäude“ das Bauwerk einschl. des Geländes, auf welchem es steht, verstanden hat. Es hat unter Umständen auch gestattet werden sollen, daß der Eigenthümer die Uebernahme auch noch weiteren Geländes verlangen könne. Dies hätte aber keinen Sinn, wenn der Eigenthümer nur die Uebernahme des Bauwerks auf den Abbruch hätte verlangen dürfen.“¹⁾

Wie aber hiernach der Unternehmer die Pflicht zur Uebernahme des zusammengehörigen Geländes hat, so hat er auch das Recht dazu, weil beides, Gebäude und Grund und Boden, ein Ganzes bilden. Es kann daher der Expropriat ohne Einwilligung des Unternehmers nicht die bloße Uebernahme des Gebäudes ohne Grund und Boden — auf Abbruch — verlangen, weil dies unter Umständen dem Unternehmer einen erheblichen und ungerechtfertigten Schaden zufügen würde, z. B. wenn von einem großen, kostspieligen, noch weiter verwendbaren Gebäude nur ein kleiner Theil für den Enteignungszweck wirklich gebraucht wird. Die Uebernahme des Gebäudes ohne das zugehörige, die weitere Benutzbarkeit desselben ermöglichende Gelände kann mithin nur im Wege der freien Vereinbarung erfolgen. Hierbei ist noch folgende Entscheidung des Reichsgerichts bemerkenswerth: „Hat ein Grundeigenthümer die Mitübernahme

¹⁾ Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 24. Juni 1880. Archiv 1881, S. 207.

der auf dem ihm verbleibenden Restgrundstücke befindlichen Gebäudetheile vom Enteigner verlangt und diese sodann selbst auf den Abbruch ersteigert, so ist er zu deren Niederlegung auf Verlangen des Enteigners verpflichtet.“¹⁾

Was schliesslich das Verhältniss des § 13 des Baufluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 zu dem vorliegenden Abs. 3 des § 9 des Enteignungsgesetzes anlangt, so hat das Reichsgericht aus dem Wortlaute und der Entstehungsgeschichte beider Gesetze zutreffend dargethan, daß dem § 13, Abs. 3 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 die Bestimmung des § 9, Abs. 3 des Enteignungsgesetzes in keiner Weise entgegensteht. Mithin kommt letztere Vorschrift auch in allen denjenigen Fällen, in welchen nach § 13, Abs. 1 des Gesetzes von 1875 nur Entschädigung gefordert werden kann, zur Anwendung.²⁾ Absatz 3 des § 13 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 erscheint nur als besondere Anwendung des im § 9, Abs. 3 des Enteignungsgesetzes ausgesprochenen Grundsatzes.³⁾

¹⁾ Erkennt vom 2. Ziv.-Sen. des Reichger. unterm 7. Februar 1883. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3, S. 5.

²⁾ Erkennt vom 2. Hilfs-Sen. des Reichsger. unterm 24. Juni 1880. Archiv 1881 S. 201 ff.

³⁾ Erkennt vom 1. Ziv.-Sen. des Reichsger. unterm 18. August 1882. Entsch. des Reichsger. VIII. S. 257 ff.

Die Gotthardbahn im Jahre 1890.¹⁾

1. Bahnlänge.

Die Betriebslänge (266 km) ist unverändert geblieben. Auf der Strecke Airolo-Faido ist das zweite Geleis dem Betriebe übergeben.

2. Anlagekapital.

Das Anlagekapital der Gotthardbahn betrug am 31. Dezember 1890:

an Beihilfen	119 000 000	Frcs.
„ Aktien (einbezahlt) ²⁾	37 000 000	„
„ Obligationen	90 994 500	„
zusammen	246 994 500	Frcs.
dazu an Baufonds aus $\frac{1}{3}$ der Fondszinsen	1 114 902	„
mithin	248 109 402	Frcs.
davon verwendet	247 212 355	„
bleiben verfügbar	897 047	Frcs.

3. Finanzielle Ergebnisse.

Einnahmen	1889		1890	
	zusammen Frcs.	in pCt.	zusammen Frcs.	in pCt.
aus dem Personenverkehr	4 549 862	34,48	4 652 996	35,28
„ „ Gepäck- und Güterverkehr	8 173 509	61,95	8 051 586	61,07
zusammen Verkehrseinnahmen	12 723 371	96,43	12 704 582	96,35
aus verschiedenen Quellen	471 212	3,57	481 936	3,65
Gesamteinnahmen	13 194 583	100,00	13 186 518	100,00

¹⁾ Vergl. „Die Gotthardbahn im Jahre 1889“; Archiv 1890 S. 861 u. ff. Die nachstehenden Angaben sind dem „neunzehnten Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn, umfassend das Jahr 1890“, Luzern 1891, entnommen.

²⁾ Gesamt-Aktienkapital = 40 000 000 Frcs.

Von der Verkehrseinnahme kommen durchschnittlich:

	1889	1890
auf 1 Bahnkilometer Fres.	47 832	47 762
„ 1 Zugkilometer „	5,96	5,79
„ 1 Tag „	34 859	34 807

Das Monatsertragniß stellte sich in 1890:

am höchsten im Oktober auf 1 294 132 Fres.,

am niedrigsten im Januar auf 840 680 „

Die monatliche Durchschnittseinnahme ergab:

in 1889 1 060 281 Fres.,

in 1890 1 058 715 „

Im Personenverkehr betrug:

Die Einnahme:		1889	1890
für 1 Bahnkilometer Fres.		17 104,74	17 492,47
„ 1 Person „		3,83	3,59
„ Personenkilometer Cts.		7,76	7,40

Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich:

in 1889 49,36 km.,

in 1890 48,49 „

Im Frachtgutverkehr (Güter aller Art) betrug:

Die Einnahme:		1889	1890
für 1 Bahnkilometer Fres.		27 796,19	26 992,97
„ 1 Tonne „		10,33	10,43
„ 1 Tonnenkilometer Cts.		6,59	6,96

Jede Tonne hat durchfahren:

in 1889 156,66 km.,

in 1890 149,41 „

Die Gesamteinnahme (einschl. aus verschiedenen Quellen) ergab:

	1889	1890
für 1 Bahnkilometer Fres.	49 603,69	49 573,88
„ 1 Zugkilometer „	6,18	6,01
„ 1 Lokomotivkilometer „	4,47	4,54

Die Ausgaben betrugen:

in 1889	6 261 590 Frs.
in 1890	6 896 292 „

Die Gesamtausgabe betrug:

	1889	1890
für 1 Bahnkilometer Frs.	23 539,81	25 925,91
„ 1 Zugkilometer „	2,9322	3,1445
„ 1 Nutzkilometer „	2,3905	2,5978
„ 1 Lokomotivkilometer „	2,1296	2,3734
„ 1 Wagenachskilometer Cts.	9,51	10,89
„ 1 Roh-Tonnenkilometer „	1,63	1,84
in Proz. der Betriebseinnahme pCt.	47,46	52,30
„ „ „ Transporteinnahme „	49,21	54,28

Der Betriebsüberschufs stellte sich in 1890:

auf 6 290 226 Frs. (gegen 6 932 993 Frs. in 1889).

Von dem nach Bestreitung aller Betriebsunkosten, Bezahlung der Zinsen, Amortisationen, Abschreibungen und der Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds für 1890 verfügbar bleibenden Reinertrag von 2 233 649 Frs. sind 2 210 000 Frs. als Dividende (6 $\frac{1}{2}$ pCt.) vertheilt worden.

4. Rollmaterial und dessen Leistungen.

Am 31. Dezember 1890 waren vorhanden:

93 Lokomotiven (mit 256 Triebachsen),
203 Personenwagen (mit 430 Achsen und 7 326 Sitzplätzen),
37 Gepäckwagen („ 74 „ „ 338 t Tragkraft),
1 126 Güterwagen („ 2 252 „ „ 13 315 „ „).

Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen ergab:

	1889	1890
für die I. Klasse pCt.	26,04	25,47
„ „ II. „ „	30,98	28,62
„ „ III. „ „	27,37	28,86
überhaupt pCt.	28,38	28,17

Die Tragfähigkeit der Güterwagen wurde ausgenutzt:

in 1889 mit 39,53 pCt.,

„ 1890 „ 37,84 „ .

Die Leistungen der Betriebsmittel betrugen in 1890 auf der eigenen Linie in fahrplanmäßigen und Sonderzügen:

Zugkm . . . 2 188 729 (gegen 2 123 689 in 1889),

Achskm . . . 63 223 284 („ 65 535 243 „ 1889),

Rohtonnenkm . 374 460 855 („ 383 244 553 „ 1889),

Reintonnenkm . 105 359 277 („ 114 029 667 „ 1889).

Die Gesamtausgabe für den Fahrdienst (ohne Abzug der Rückvergütungen) stellte sich:

	1889	1890
für das Lokomotivkm auf . . . Cts.	72,954	83,583
„ „ Wagenachskm „ . . . „	3,258	3,831
„ „ Rohtonnenkm „ . . . „	0,5576	0,6476

5. Verkehrsverhältnisse.

a) Personenverkehr:

	1889	1890
Zahl der beförderten Personen	1 188 409	1 296 500
davon in I. Klasse pCt.	7,48	7,04
„ II. „ „	27,59	26,44
„ III. „ „	64,93	66,52
Zahl der geleisteten Personenkm	58 664 229	62 861 787
davon in I. Klasse pCt.	18,70	16,28
„ II. „ „	38,68	35,12
„ III. „ „	42,62	48,60
Gesamteinnahme Frs.	4 549 862	4 652 996
davon kommen auf I. Klasse . pCt.	30,38	27,77
„ II. „ „	40,80	38,59
„ III. „ „	28,82	33,64
An Fahrgeld zahlte durchschn. 1 Person:		
in I. Klasse Frs.	15,56	14,15
„ II. „ „	5,66	5,24
„ III. „ „	1,70	1,52

	1889	1890
Auf 1 Personenkm entfallen Cts.	7,76	7,40
Durchschn. Fahrt einer Person:		
in I. Klasse km	123,52	112,13
" II. " "	69,19	64,41
" III. " "	32,40	35,42

Der Ertrag aus Personenverkehr ist um 2,27 pCt. gestiegen.

b) Güterverkehr.

Der Güterverkehr zeigt, gegenüber dem Vorjahre, eine Abnahme in Folge der finanziellen Krisis in Italien.

Von den beförderten Gütern:

in 1889 . . . 715 677 t (112 119 737 tkm)

" 1890 . . . 688 595 " (102 883 502 ")

entfallen nach den 4 Haupttarifklassen (in Prozenten der Gesamttonnenzahl):

	1889	1890
auf Eilgut pCt.	4,02	4,43
" Stückgüter "	5,87	5,84
" gewöhnliche Wagenladungsgüter . "	24,02	29,11
" Ausnahmetarifgüter "	66,03	60,62

Der Hauptverkehr erstreckte sich in 1890 auf:

Italien—Schweiz mit 148 631 t (113 439 t i. Vorjahr),
Deutschland, Belgien u. Holland—Italien mit 178 342 " (232 351 " " ").

Die Einnahmen aus dem Gütertransport sind von 7 393 788 Frcs. (in 1889) auf 7 180 129 Frcs. (in 1890), d. h. um 2,89 pCt. zurückgegangen, während die Einnahme für das Tonnenkm von 6,59 Cts. (in 1889) auf 6,98 Cts. (in 1890) gestiegen ist.

6. Unfälle.

Im Berichtsjahre fanden statt:

6 Entgleisungen (2 auf freier Strecke),

1 Zusammenstoß (auf einer Station),

21 sonstige Unfälle.

Getödtet wurden: 2 Bahnbedienstete u. 1 fremde Person,

Verletzt sind: 16 " " 2 " Personen.

Ferner kamen 2 Selbstmorde fremder Personen vor.

7. Personalbestand.

Im Jahresdurchschnitt waren vorhanden an Betriebsbeamten und Arbeitern:

	1889	1890
bei der allgemeinen Verwaltung	115	121
„ „ Bahnaufsicht und Unterhaltung . .	655	697
beim Stations-, Expeditions- und Zugdienst	693	720
„ Maschinendienst	236	255
„ Werkstättendienst	318	298
zusammen	2 017	2 091
Davon waren Betriebsbeamte	1 243	1 266
„ „ Arbeiter in Tagelohn	774	825
mithin kommen auf 1 Bahnkm		
an Betriebsbeamten	4,67	4,76
„ Arbeitern in Tagelohn	2,91	3,10
zusammen	7,58	7,86

Zum Schlufs geben wir nachstehend eine Uebersicht der Hauptbetriebsergebnisse der Gotthardbahn für die Zeit von 1885—1890.

	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Durchschn. Bahnlänge km	266	266	266	266	266	266
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen:						
an Personen . . Zahl	169 540	163 296	175 595	194 805	220 542	236 322
„ Gütern . . . t	327 417	308 819	402 260	383 452	421 503	386 780
Auf 1 Bahnkm entfallen:						
an Einnahme . Frs.	39 594	38 230	44 560	45 319	49 608	49 573
„ Ausgabe . . „	19 023	19 892	20 782	22 662	23 540	25 926
„ Ueberschufs „	20 571	18 338	23 778	22 657	26 063	23 647
Die Ausgaben stellen sich:						
für 1 Zugkm an Frs.	3,06	3,04	2,87	2,87	2,93	3,14
„ 1 Nutzk „ „	2,66	2,67	2,42	2,31	2,39	2,60
„ 1 Wagenachskm						
auf Cts.	10,0	10,61	9,36	10,08	9,31	10,89

Notizen.

Die zunehmende Verbreitung der Güterwagenluftbremsen in Nordamerika. Zu den wichtigeren Fragen, welche zur Zeit die amerikanischen Eisenbahnen beschäftigen, gehört die Ausrüstung der Güterwagen mit selbstthätigen Kuppelungen und Luftbremsen. Diese ursprünglich durch den Einfluß der Aufsichtsbehörden im Interesse der Sicherheit der Bediensteten herbeigeführte und von den Eisenbahnen in Anbetracht der hohen Kosten und der Betriebserschwerungen während der Uebergangszeit anfänglich bekämpfte Maßregel erwies sich bald als eine auch wirtschaftlich lohnende.

Nur so ist die jährlich zunehmende Verbreitung der Luftdruckbremse zu erklären, obwohl ein zu ihrer Einführung zwingendes Gesetz, welches zu schaffen sowohl das Bundesverkehrsamt als die Eisenbahnkommissionen der einzelnen Staaten unausgesetzt bemüht sind, bisher nicht erlassen ist. Während vor Jahresfrist die Anzahl der mit Luftbremse versehenen Güterwagen auf 100 000 geschätzt wurde, gab in diesem Frühjahr die Westinghousegesellschaft die Zahl der von ihr ausgerüsteten Wagen auf 161 000 oder 16 pCt. des Güterwagenparkes der Vereinigten Staaten an.

Der jährliche Zuwachs ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

Im Jahre 1881 wurden ausgerüstet					105 Güterwagen
"	"	1882	"	"	1 085 "
"	"	1883	"	"	4 966 "
"	"	1884	"	"	15 051 "
"	"	1885	"	"	10 410 "

Im Jahre 1886 wurden ausgerüstet 8 946 Güterwagen

"	"	1887	"	"	9 281	"
"	"	1888	"	"	27 696	"
"	"	1889	"	"	26 065	"
"	"	1890	"	"	50 502	"

Einen weiteren Anhalt für die Verbreitung der Bremse gewähren die folgenden, der Zeitschrift Engineering News entnommenen Zahlen:

Es wenden die Luftbremse an	Bahnen von einer Gesamtlänge von km	Der Wagenpark derselben beträgt	
		Anzahl	In pCt. der Ge- sammtzahl der Verein. Staaten
für alle neue Güterwagen . .	79 627	272 339	24
" gewisse Klassen derselben .	59 542	423 554	37
Insgesamt	139 169	695 893	61

Diese Statistik erstreckt sich anschliesslich auf die Westinghouse Luftbremse. Es ist jedoch zu erwähnen, daß neuerdings eine zweite unabhängige Unternehmung, nämlich die Newyork Air-brake Company in New York entstanden ist, welche nach kaum einjährigem Bestehen bereits etwa 1000 Güterwagenausrüstungen geliefert hat.

Die durch die Anwendung der Luftbremse erwarteten und zum Theil bereits erreichten Vortheile bestehen vornehmlich in der erhöhten Betriebssicherheit und der Möglichkeit, ohne Gefährdung der Sicherheit Gewicht und Geschwindigkeit der Güterzüge zu vermehren und hierdurch die Leistungsfähigkeit der Bahnlinien besonders dort, wo Personen- und Güterzüge dieselben Geleise benutzen, erheblich zu steigern. Der volle Nutzen der für die Luftbremsen erforderlichen Geldaufwendungen wird sich allerdings erst ergeben, wenn ein gröfserer Prozentsatz der Wagen ausgerüstet ist. Eine Verminderung der Zahl der Bremsen ist z. B. hisher im allgemeinen nicht möglich gewesen. Jedoch zeigen sich die Vortheile der Luftbremswagen auch schon, wenn nur ein kleinerer Theil derselben im Zuge befindlich ist, wie folgende Zuschrift des Obermaschinenmeisters der Northern Pacificbahn erkennen läfst:

„Es hat sich herausgestellt, daß Züge viel sicherer, schneller und mit besserer Schonung der Wagen befördert werden können. Man dachte zuerst, daß es unmöglich sein würde, die Luftbremswagen zusammenzuhalten. Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß bei 6 solchen Wagen in

einem Zuge von 30 Wagen der Lokomotivführer eine genügende Kontrolle über den Zug besitzt und denselben sicherer befördern kann, als wenn ausschließlich Handbremsen vorhanden sind. Wir finden keine Schwierigkeit in der Zusammensetzung der Züge. Alle Luftbremswagen werden nahe der Maschine zusammengestellt. Im Anfange war es schwierig, die Verschubmannschaften hieran zu gewöhnen. Jetzt geschieht es jedoch ohne Mühe in gehöriger Weise.“

Eine weitere Schwierigkeit bildet die Prüfung der Bremstheile an den Uebergangsstationen. Die Southern Pacificbahn z. B., welche alle Güterwagen mit der Luftbremse ausgerüstet hat und bei namhaften Steigungen dem Zustande der Bremsen große Aufmerksamkeit zuwenden muß, besitzt an den Endpunkten ihrer Betriebsbezirke Luftdruckanlagen für die Prüfung der Personen- und Güterwagen, welche nahe den Werkstätten gelegen sind und vornehmlich bei Reparaturen benutzt werden. Da alle Verschubmaschinen mit Luftdruckbremse versehen sind, so können die Wagenmeister an den Uebergangsstationen die Bremsen prüfen und, bevor Wagen von Nachbarlinien übernommen werden, entscheiden, ob die Bremsen betriebsfähig sind. Für eine tadellose Unterhaltung der Bremse ist es erforderlich, die Bahnbediensteten über die Handhabung der einzelnen Theile zu unterrichten. Zu diesem Zwecke besitzen die meisten größeren Verwaltungen Unterrichtswagen, welche mit einer betriebsfähigen Ausrüstung und Modellen versehen sind und zeitweilig auf den Hauptstationen des Bahnnetzes aufgestellt werden. Die Denver und Rio Grande Bahn macht sogar eine jede Anstellung im Lokomotiv- oder Zugdienste von der Erlangung eines Luftbremsberechtigungscheines auf Grund einer Prüfung abhängig.

Wenn die Luftbremswagen vor der Hand auch vornehmlich in durchgehenden Güterzügen eingestellt werden, so ist doch die Absicht durchaus nicht, sie auf solche Züge zu beschränken, wie schon aus der obigen Angabe hervorgeht, daß mehr als die Hälfte der Bahnen schon jetzt alle neuen Wagen oder bestimmte Klassen derselben mit Luftbremse ausrüsten. Vielmehr ist anzunehmen, daß in nicht allzu langer Zeit ein Güterwagen ohne Luftbremse in den Vereinigten Staaten eine ebenso große Seltenheit sein wird, wie jetzt ein von Hand gebremster Personenwagen.

Petri.

Entwicklung des Verkehrs auf der Berliner Stadt- und Ringbahn. Im Anschluß an die Mittheilungen über die Berliner Stadtbahn im Jahrg. 1888 S. 1 ff. des Archivs folgt in Nachstehendem eine

Betriebs- jahr	Verabfolgte Karten	Zahl der Reisenden				
		Stadt- verkehr	Stadt- und Ringverkehr	Ring- verkehr	Vorort- verkehr	Summe
1888/89	Fahrkarten . .	13 135 255	3 174 490	3 425 687	1 435 028	21 170 460
	Zeitkarten . . .	8 886	3 227	1 490	3 365	16 968
	Arbeiterkarten	185 398	140 066	105 467	187 596	568 527
	Summe	13 829 539	3 317 783	3 532 644	1 575 989	21 755 955
1889/90	Fahrkarten . .	15 811 812	3 562 200	3 799 341	1 604 976	24 278 329
	Zeitkarten . . .	11 298	3 713	1 663	3 530	20 204
	Arbeiterkarten	180 090	184 099	151 837	184 717	700 743
	Summe	15 503 200	3 750 012	3 952 841	1 793 223	24 999 276
1890/91	Fahrkarten . .	19 096 494	4 879 115	4 458 185	1 835 024	30 268 818
	Zeitkarten . . .	12 241	3 453	1 986	3 990	21 620
	Arbeiterkarten	203 815	278 663	216 802	351 183	1 050 463
	Summe	19 312 550	5 161 231	4 671 923	2 190 197	31 335 901

Steinkohlenförderung in Europa 1880 bis 1890. Die im Laufe der letzten 11 Jahre in den wichtigsten europäischen Grubenbezirken und Produktionsländern jährlich geförderten Steinkohlenmengen sind in der nachstehend, nach amtlichen Veröffentlichungen, für die deutschen Bergreviere nach den Veröffentlichungen der Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preussischen Staate, angefertigten Zusammenstellung ersichtlich gemacht.

Verhältnißmäßig am stärksten hat danach die Steinkohlenförderung im oberschlesischen Bergrevier zugenommen. Diese stieg von 10 016 520 t

Uebersicht über die weitere Entwicklung dieses Verkehrs mit Ausschluss des Fernverkehrs in den Betriebsjahren 1888/89 bis 1890/91.

E i n n a h m e				
Stadt- verkehr	Stadt- und Ringverkehr	Ringverkehr	Vorort- verkehr	Summa
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
2 094 424,95	619 694,30	529 495,30	1 020 678,75	4 264 298,50
2 360 926,15	778 118,55	609 263,05	1 199 235,66	4 947 543,41
2 591 821,43	994 879,45	739 335,35	1 548 197,31	5 874 233,44

im Jahre 1880 auf 16 870 886 t im Jahre 1890, mithin um nicht weniger als 68,4 pCt. Demnächst folgt das Ruhrgebiet mit 13 152 772 t oder 58,3 pCt., Oesterreich mit 3 041 434 t oder 51,6 pCt. Im Deutschen Reich betrug die Mehrförderung im Ganzen 23 065 480 t (460 Mill. Zentner) oder 49 pCt. Es folgen sodann in der Ordnung der Verhältniszahlen Frankreich mit einer Mehrförderung von 7 522 241 t oder 40 pCt., Großbritannien mit einem Mehr von 35 352 396 t oder 23,7 pCt. und schliesslich Belgien mit einem Mehr von 3 479 262 oder 20,6 pCt.

**Steinkohlen-
Gewicht in**

J a h r	D e u t s c h e B e r g r e v i e r e			
	Saar	Ruhr	Niederschlesien	Oberschlesien
1880	5 297 554	22 364 311	2 640 244	10 016 520
1887	6 154 267	30 087 796	3 093 750	13 093 328
1888	6 419 448	33 163 976	3 193 012	14 449 272
1889	6 275 838	33 867 374	3 247 565	15 753 310
1890	6 389 405	35 517 063	3 204 734	16 870 886

Steigerung im Ganzen

	im Ganzen	%	im Ganzen	%	im Ganzen	%	im Ganzen	%
von 1880 zu 1890	1 091 851	20,6	13 152 772	58,3	564 490	21,3	6 854 366	68,4
von 1887 zu 1890	235 138	3,8	5 429 287	18,0	110 984	3,5	3 777 558	28,5

Signalvorrichtungen für die Zuginsassen auf spanischen Eisenbahnen. Zu den Vorzügen des reinen Abtheilsystems der Personenwagen, gegenüber dem Durchgangssystem, gehört bekanntlich die geringere Störung während der Nachtzeit durch Aus- und Einsteigende, da statt des ganzen Wagens immer nur die Fahrgäste eines Abtheils in Mitleidenschaft gezogen werden. In Ländern, in welchen man sich nicht um die persönliche Sicherheit zu sorgen braucht, pflegen deshalb die Abtheilwagen bei Nachtfahrten — und gewöhnlich sogar auch bei Tagesfahrten — den Durchgangswagen — soweit diese keinen abgeschlossenen Seitengang haben — vorgezogen zu werden. Hat jedoch der Vortheil der Abgeschlossenheit in Abtheilwagen einmal einen Angriff auf einen Alleinreisenden begünstigt, so verlangt die öffentliche Meinung alsbald besondere Einrichtungen, welche derartige Ueberfälle ohne Alarmirung der Zugmannschaft unmöglich machen. In diesem Umfange wird der Forderung nie genügt werden können. Auf den deutschen Eisenbahnen, auf denen übrigens derartige Vorkommnisse kaum im Bereiche der Möglichkeit liegen, genügt für den aufmerksamen Reisenden bei den Zügen mit durchgehender Bremse der in jedem Abtheil angebrachte Bremshebel, dessen Benutzung zum Anhalten des Zuges leicht und sicher zu bewirken ist; bei der geringen Zahl der Personenzüge, welche ohne diese Bremse fahren,

förderung
Tonnen

Deutschland überhaupt	Oesterreich	Frankreich	Belgien	Großbritannien
46 978 566	5 880 631	18 804 767	16 886 698	149 167 720
60 338 984	7 796 150	20 809 982	18 378 624	164 713 729
65 386 120	8 274 461	22 172 029	19 218 481	172 654 183
67 342 171	8 592 876	23 851 912	19 869 980	179 747 892
70 089 046	8 931 065	26 327 008	20 365 960	184 520 116

und in Prozenten.

im Ganzen	%	im Ganzen	%	im Ganzen	%	im Ganzen	%	im Ganzen	%
23 065 480	49,0	3 041 434	51,6	7 522 241	40,0	3 479 262	20,6	35 352 396	23,7
9 705 062	16,0	1 134 915	14,3	5 517 026	26,3	1 987 336	10,8	19 806 387	12,0

tritt bekanntlich an Stelle des Bremshebels die Zugleine an der rechten Seite des Zuges, oberhalb der Seiten- oder der Thürfenster. In Frankreich wurden vor einigen Jahren, anlässlich der Ermordung eines Präfecten während einer nächtlichen Eisenbahnfahrt, allen Ernstes Vorschläge ausgearbeitet, welche jedes ungewöhnliche Geräusch in jedem Abtheile des fahrenden Zuges dem Zugführer zu Gehör bringen sollten, damit dieser selbst dann einschreiten könne, wenn das Opfer eines Unglückes oder Unfalles gehindert sei, von der Alarmvorrichtung seines Wagenabtheils Gebrauch zu machen. Zu Ausführungen irgend welcher Neueinrichtungen dieser Art ist es jedoch unseres Wissens nicht gekommen. In Spanien hingegen, dessen Bahnen nur in geringem Umfange die durchgehende Bremse eingeführt haben, muß sich das Bedürfnis einer Aenderung des gegenwärtigen Zustandes der Signaleinrichtungen für die Zuginsassen nachdrücklich geltend gemacht haben. Die beabsichtigten, zum Theil den Bahnverwaltungen erst zur Erwägung gestellten Aenderungen sind aus der nachfolgend abgedruckten königl. Verordnung zu ersehen.

Verglaste oder vergitterte Oeffnungen in den Abtheilwänden, besonderer Innenverschluss, dessen Benutzung gegen Zahlung aller Plätze des Abtheils gestattet wird, und Fortfall der nächtlichen Kontrolle der Fahrkarten sind die theoretisch hauptsächlich interessirenden Abschnitte der

Verordnung. Der Zweck der verglasten Oeffnung wird besser durch den Nothbremshebel erreicht; die vergitterte Oeffnung würde zu vielen unbeabsichtigten Behelligungen durch Schall- und Rauchübertragung führen; der kostbare Innenverschluss dürfte kaum Abnehmer finden und die nächtliche Fahrkartenkontrolle ist auf den deutschen Eisenbahnen jetzt schon nahezu verschwunden. Auf unsere Verhältnisse dürften hiernach die spanischen Absichten kaum Anwendung finden können.

Königliche Verordnung vom 29. Juli 1891, betreffend Maßnahmen zur Vermeidung von Eisenbahnunfällen.

1. In allen Wagen mit getrennten Abtheilungen zur Aufnahme von Reisenden sind Anzeigeapparate anzubringen, sei es nach dem elektrischen System Prudhomme, sei es nach dem System Westinghouse mit gepresster Luft, oder nach irgend einem ähnlichen anderen System, damit es den Reisenden ermöglicht werde, bei einem Unfälle die Aufmerksamkeit der Beamten zu wecken. Die Eisenbahn-Gesellschaften haben innerhalb eines Monates vom Datum der Veröffentlichung dieser Verordnung (30. Juli 1891) an, das von ihnen bevorzugte System vorzuschlagen. Nachdem dasselbe von der Regierung genehmigt sein wird, werden, durch ein besonderes Reglement, die für die Einrichtung und Anwendung der Apparate zu treffenden Maßregeln ebenso wie auch die für unhefugte Benutzung der Apparate anzusetzende Strafe festgesetzt werden.
2. Zwischen je 2 Abtheilungen eines jeden Wagens erster und zweiter Klasse sind in der oberen Hälfte der Zwischenwände Verbindungsöffnungen herzustellen und mit Glas oder einem weitmaschigen Gitter zu schliessen. Die Eisenbahninspektionen haben nach Benehmen mit den Gesellschaften der Generaldirektion für öffentliche Arbeiten das ihnen für jede Eisenbahnlinie am geeignetsten erscheinende System und den Termin, an welchem dasselbe eingeführt werden kann, vorzuschlagen.
3. Bei der Ankunft der Züge in den Stationen soll die Ueberwachung derselben sich nicht auf die am Bahnsteige liegende Seite der Wagen beschränken, sondern auch auf die entgegengesetzte Seite ausdehnen, für deren hinreichende Belenchtung demnach Sorge zu tragen ist.

Zu diesem Ende wird dem Ministerium des Innern bekannt gegeben werden, daß es angebracht erscheint, Soldaten der Guardia civil beim Halten der Züge in den Stationen beide Seiten der Wagen überwachen, wenigstens aber — wenn dies nicht sollte ermöglicht werden können — vorzüglich die dem Bahnsteige abgekehrte Seite beobachten zu lassen.

4. Die Bahngesellschaften haben in einer hinreichend großen Anzahl der Wagen erster und zweiter Klasse und in allen Luxuswagen innere Sonderverschlussvorrichtungen anzubringen, deren Schlüssel auf Verlangen und gegen Zahlung der sämtlichen Sitzplätze der Abtheilung dem betreffenden Reisenden ausgehändigt wird.
5. Nach Anhörung der Bahngesellschaften werden die Regierungsinspektionen der Generaldirektion für öffentliche Arbeiten Vorschläge unterbreiten über den Zeitpunkt, zu welchem die in vorstehenden Bestimmungen niedergelegten Reformen fertig gestellt sein müssen. Die Generaldirektion wird dementsprechend Beschluß fassen.

6. Die Eisenbahngesellschaften werden aufgefordert werden:

- a) die von einigen Gesellschaften angestellten Versuche, verschiedene Arten von Wagen anzuwenden, welche einen inneren Durchgang den ganzen Zug entlang gestatten, weiter zu verfolgen und zu entwickeln;
- b) geeignet erscheinende Bestimmungen zu studieren und aufzunehmen, um — ohne Schädigung ihrer Interessen — ein Vorzeigen oder Abfordern von Fahrkarten bei in der Nacht fahrenden Zügen zu unterlassen.

Die Eisenbahnen in Algier, Tunis und den übrigen französischen Kolonien und Schutzgebieten am 31. Dezember 1889.¹⁾

1. Algier.

Im Jahre 1889 sind im Ganzen 244 km neue Strecken eröffnet worden.

Am 31. Dezember 1889 waren:	Im Betrieb km	Im Bau km
I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr:		
a) die der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien	513	—
b) Ostalgerische Eisenbahngesellschaft	886	1
c) Westalgerische Eisenbahngesellschaft	275	31 ²⁾
d) Eisenbahn Bône-Guelma und Abzweigungen auf algerischem Gebiete ³⁾	436 ⁴⁾	—
e) Französisch-Algerische Eisenbahngesellschaft	663 ⁴⁾	—
f) Mokta-El Hadid Eisenbahn	33	—
Summa I	2 806 ³⁾	32 ²⁾
II. Industriebahnen:		
nach dem algerischen Salzwirk	21	—
„ den Minen von Kef-oum-Théboul	7	—
Summe II	28	—
Insgesamt 1889	2 834 ³⁾	32 ²⁾

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 878 n. ff. (für die Jahre 1887 und 1888). Die Angaben für 1889 sind entnommen der vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Statistique des chemins de fer français au 31. décembre 1889. Documents principaux. Paris 1891.“

²⁾ Außerdem noch 66 km in Banvorbereitung.

³⁾ Ohne 225 km auf tunesischem Gebiet.

⁴⁾ Schmalspurbahnen von 1,10 m Spurweite.

Außerdem sind noch 297 km Eisenbahnen (chemins classés) in Aussicht genommen.

2. Tunis.

In 1889 betrug die Länge der auf tunesischem Gebiete im Betriebe befindlichen Bahnstrecke der Bône - Guelma - Eisenbahn (Tunis — Dahlet-Janduba mit Abzweigungen) = 225 km. Dazu kommt noch die 35 km lange Hafenbahn Tunis - Goletta. Im Bau befinden sich 74 km schmalspurige Industriebahnen.

Außerdem befindet sich die 60 km lange schmalspurige Pferdebahn Snsa—Kairouan seit 1. Januar 1889 im Betriebe der Bône-Guelma-Eisenbahn.

3. Kolonien und Schutzgebiete.¹⁾

Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen hat sich gegen das Vorjahr nicht geändert. Es standen im Ganzen 603 km schmalspurige Eisenbahnen im Betriebe, davon kommen:

auf das Senegalgebiet	394 km
„ Insel Réunion	126 „
„ Cochinchina	71 „
„ Französisch-Indien	12 „

4. Betriebsergebnisse des algerischen-tunesischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1889.

	1888	1889
Betriebslänge am Jahresschluss:		
für die algerischen Strecken . . km	²⁾ 2 529	²⁾ 2 773
„ „ tunesischen „ . . „	225	225
zusammen km	²⁾ 2 754	²⁾ 2 998
Mittlere Betriebslänge km	³⁾ 2 554	³⁾ 2 949
Anlagekapital ⁴⁾ Frs.	562 344 751	591 563 412
desgl. für 1 km „	⁵⁾ 204 192	202 868
Gesamteinnahmen ⁶⁾ „	20 839 259	21 994 803

¹⁾ Näheres siehe Archiv 1887 S. 850.

²⁾ Ohne die Strecke Bône—Aïn-Mokra (33 km).

³⁾ Ohne 22 km gemeinsame Strecken.

⁴⁾ Einschl. staatlicher und sonstiger Beihilfen.

⁵⁾ Nach anderer Angabe 217 638 Frs.

⁶⁾ Für Algier wird keine Steuer auf Eilverkehr erhoben.

	1888	1889
Gesamtausgabe Fres.	18 927 325	21 118 005
Reinertrag "	1 911 934	876 798
Auf 1 km entfallen:		
an Einnahme "	8 159	7 516
„ Ausgabe "	7 411	6 872
„ Reinertrag "	748	644
Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme pCt.	90,8	91,4
Erforderlicher Zinszuschuß Fres.	21 844 784	24 979 344
Personenverkehr:		
Beförderte Personen Anz.	2 632 102	2 757 776
Geleistete Personenkilometer "	131 563 229	135 178 405
Einnahme (einschl. Nebenerträge) . Fres.	8 806 426	9 023 548
Güterverkehr:		
Beförderte Gütertonnen t	1 324 234	1 396 907
Gefahrene Gütertonnenkilometer . . tkm	90 153 467	105 444 569
Einnahme (einschl. Nebenerträge) . Fres.	11 492 091	12 338 885
Betriebseinnahme ¹⁾ "	20 838 095	21 985 300
Betriebsausgabe "	18 291 841	20 153 644
Verhältniß von $\frac{\text{Betriebsausgabe}}{\text{Betriebseinnahme}}$. . . pCt.	87,8	91,7
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stück	274	279
Personenwagen "	598	642
Güterwagen (einschl. Gepäckwagen) . . "	5 490	5 578
Geleistete Lokomotivkilometer Anz.	5 278 301	5 663 009
„ Wagenkilometer ²⁾ "	55 086 858	59 841 622

Für das Betriebsjahr 1889 ergibt sich für das Gesamtnetz der algerischen Linien, gegenüber 1888, im Durchschnitt:

¹⁾ Für Algier wird keine Steuer auf Eilverkehr erhoben.

²⁾ Parcours total des voitures et wagons.

	für die			
	Person		Tonne Gnt	
	1888	1889	1888	1889
Mittlere Fahrt km	49,9	49,1	67,4	75,4
Durchschnittsertrag Fres.	2,91	2,86	8,26	8,54
Kilometrischer Ertrag Cts.	5,84	5,82	12,26	11,32

Der Betrieb der Eisenbahnen Egyptens weist für das Jahr 1890¹⁾ nachstehende Ergebnisse auf:²⁾

	1889	1890
Betriebslänge engl. Meilen	946	961 ^{1/2}
(km)	(1 522)	(1 547)
davon doppelgeleisig "	(263)	(268)
Roheinnahmen im Ganzen ₤ E. ³⁾	1 301 529	1 408 542
davon entfallen:		
auf Eilverkehr pCt.	32,6	29,2
" Frachtverkehr "	62,8	68,0
" sonstige Einnahmen "	4,6	2,8
Ausgaben im Ganzen ₤ E.	585 000	610 124
davon kommen:		
auf die Zentralverwaltung (einschl. Re-		
serven). pCt.	6,1	5,8
" Betriebsverwaltung "	15,2	15,4
" Zugförderung und Betriebsmittel "	50,1	50,0
" Unterhaltung der Bahnanlagen und		
Gebäude "	27,1	27,5
" Magazinverwaltung "	1,5	1,3
Ueberschufs ₤ E.	716 529	798 418
Verhältnifs der Ausgabe zur Einnahme pCt.	44,9	43,3

¹⁾ Vergl. „Der Betrieb der Eisenbahnen Egyptens in 1888 u. 1889“, Archiv 1891 S. 141 u. ff.

²⁾ Rapport du Conseil d'administration des chemins de fer, des télégraphes et du port d'Alexandrie sur l'exercice 1890. Le Caire 1891.

³⁾ 1 ägyptisches Pfund (₤ E.) ist etwa = 20,8 M.

	1889	1890
Auf die engl. Betriebsmeile kommen:		
an Einnahme \mathcal{L} E.	1 375	1 464
„ Ausgabe „	618	634
„ Ueberschufs „	757	830
An Zugmeilen (engl.) sind geleistet:		
in Personenzügen engl. Meilen	2 138 697	2 440 043
„ Güterzügen „	1 864 234	2 184 264
überhaupt „	4 002 931	4 624 307
Auf die Zugmeile (engl.) entfallen:		
an Einnahme Millièmes ¹⁾	325	306
„ Ausgabe „	146	132
„ Ueberschufs „	179	173
An Betriebsmitteln²⁾ waren vorhanden:		
Lokomotiven Stück	244	249
Personenwagen „	532	534
Güterwagen „	4 315	4 237
Sonstige Wagen „	24	24
Personenverkehr:		
Anzahl der beförderten Personen . Zahl	4 378 453	4 696 286
Einnahme davon \mathcal{L} E.	392 125	383 123
desgl. für 1 engl. Betriebsmeile . „	448	428
Gesamteinnahme (einschl. Gepäck und dergl.) „	423 718	411 963
Güterverkehr:		
Beförderte Güter Cantars ³⁾	31 610 019	38 371 312
Einnahme davon \mathcal{L} E.	817 865	958 495
desgl. für 1 engl. Betriebsmeile . „	864	996

¹⁾ 1 Millième = $\frac{\mathcal{L}E.}{1000}$ = rund 2,08 $\frac{1}{100}$.

²⁾ Außerdem sind noch in Bestellung gegeben:
48 Lokomotiven,
112 Personenwagen,
800 Güterwagen.

³⁾ 1 Cantar = 44,516 kg

Auf die engl. Zugmeile kommen in 1890 an Einnahme:

im Personenverkehr = 168 Millièmes (198 im Vorjahre),

„ Güterverkehr = 439 „ (438 „ „).

Durch Einführung der um 25 pCt. ermäßigten Rückfahrkarten auch für die III. Wagenklasse hat sich der Personenverkehr dieser Klasse im Berichtsjahre um 18 pCt. erhoben.

Im Güterverkehr ist in Folge günstiger Getreide- und Baumwollernden bei den ermäßigten Frachtsätzen eine beträchtliche Verkehrssteigerung hervorgetreten.

Es betragen die Transportmengen in 1890 gegenüber 1889:

	1889	1890	Zu-bezw. Abnahme — gegen 1889 —
	Cantars		Cantars
bei Baumwolle (nach Alexandria)	2 595 903	3 117 862	+ 521 959 (= + 20 pCt.)
„ Baumwollsamens	5 199 704	5 955 525	+ 755 821 (= + 15 pCt.)
„ Getreide (nach Alexandria)	2 132 451	4 751 089	+ 2 618 638 (= + 123 pCt.)
„ Zucker	1 015 655	1 011 341	— 4 314 (= — 0,4 pCt.)
„ Kohle	7 118 010	6 974 447	— 143 563 (= — 2 pCt.)
„ sonstigen Gütern	10 550 041	13 446 944	+ 2 896 903 (= + 27 pCt.)

Im Bau befindlich sind nachstehende Linien:

Chebin—Menouf mit 8 engl. Meilen.

Damanhour—Rahmanieh „ 12¹/₂ „ „

Faijoun—Senourès „ 7 „ „

Assiout—Guirgeh „ 79¹/₂ „ „

El Marg nach dem Ibrahim Paschapalast „ 1 „ „

zusammen 108 engl. Meilen.
(174 km)

¹⁾ Im Original ist hier ein Druckfehler, indem der —Betrag in der +Spalte steht.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Gemeindebesteuerung.

Erkenntniss des königl. Oberverwaltungsgerichts (II. Senat) vom 7. April 1891 in der Verwaltungstreitsache des Gemeindevorstandes zu H., Beklagten und Revisionsklägers, gegen die königl. Eisenbahndirektion zu E.

Zur Auslegung des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1875 (preuss. G.-S. S. 327), insbesondere: Berechnung der in den abgabeberechtigten Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen (§ 7b des Gesetzes).

Aus den Gründen:

Der vorliegende Streit bewegt sich darum, ob der Fiskus in der Gemeinde H. für das Jahr 1888/89 gemäß der erfolgten Veranlagung ein Reineinkommen von (mehr als) 144 000 bis 168 000 M (Stufe 29) mit den dort zur Hebung gelangenden 235 pCt. des entsprechenden Staatssteuersatzes, das ist mit 10 152 M, oder ob er, seinem Erbieten nach, nur ein Einkommen von (mehr als) 96 000 bis 108 000 M (Stufe 26) mit 6 768 M zu versteuern habe. Der Kreisausschuß hat keinen der beiderseitigen Anträge für gerechtfertigt, sondern ein in Stufe 27 (mehr als 108 000 bis 120 000 M) fallendes Einkommen des Zensiten für dargethan erachtet, der Bezirksausschuß dagegen in dem Sinne erkannt, daß bei der Besteuerung über ein Steuerobjekt von 105 574 M nicht hinausgegangen, also nur mit der 26. Stufe gerechnet werden dürfe.

Gegen diese Entscheidung hat der Beklagte nunmehr noch Revision eingelegt mit dem Antrage, daß es nach Aufhebung jener bei der erfolgten Veranlagung oder doch bei dem ersten Urtheile belassen werden möge, während die Klägerin die Bestätigung des zweiten Urtheils verlangt. —

Dem letztgedachten Antrage hat nicht Folge gegeben werden können. Der von dem Revisionskläger schon bei der Inangriffnahme und ebenso bei der weiteren Behandlung der hier in Rede stehenden Angelegenheit eingenommene Standpunkt befindet sich zwar in mehrfacher Beziehung nicht in

völliger Uebereinstimmung mit dem bestehenden Rechte; dennoch erweist sich zunächst die gegen das zweite Urtheil eingelegte Beschwerde als begründet und damit dessen Aufhebung als geboten, sodann aber in der Sache selbst die in erster Instanz erfolgte Bemessung des in H. besteuernungsfähigen Einkommens als zutreffend.

Nach § 5 des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 ist der abgabepflichtige Gesamtbetrag des fiskalischen Einkommens aus Eisenbahnbetrieb durch Resolut des Ressortministers endgültig festzustellen, und, wie unstreitig, die für das Jahr 1888/89 maßgebende, auf 134 595 878 \mathcal{M} erfolgte Feststellung im Oktober 1888 öffentlich bekannt gemacht worden; davon ist zunächst die eine Hälfte (67 297 939 \mathcal{M}) nach Maßgabe des § 7 c a. a. O. zu vertheilen. Da die dabei in Frage kommenden Faktoren, nämlich die seitens der bis zum 1. April 1880 schon abgabeberechtigten Gemeinden, zu denen auch H. gehört, thatsächlich herangezogenen Reinerträge hier bekannt und unstreitig sind — sie belaufen sich bei allen Gemeinden jener Kategorie auf insgesamt 59 811 046 \mathcal{M} und bei H. auf 8 907 \mathcal{M} —, so war von jeder Erörterung und Erwägung darüber, was in früheren Jahren an Steuern etwa hätte erhoben werden können, gänzlich abzusehen (vergl. Entsch. des Oberverwaltungsgerichtes Bd. XVI S. 127¹⁾), aber auch für eine „Schätzung“ des in H. steuerpflichtigen Einkommens, soweit es jener ersten Hälfte entstammt, überhaupt kein Raum; insoweit war nicht zu schätzen, sondern nur zu rechnen, das Betreten dieses allein korrekten Weges aber freilich vor dem Oktober 1888 — das heißt, bevor die zu theilende Hälfte bekannt wurde — nicht möglich.

Die zweite Hälfte des festgestellten Gesamteinkommens gelangt nach § 7 b zur Vertheilung, und zwar immer zum vollen Betrage; erhält dabei nach dem aufgestellten Plane eine Gemeinde vermeintlich oder wirklich zu wenig zugetheilt, so ist einer oder mehreren anderen zu viel gegeben, sodafs die etwaige Verkürzung einer Gemeinde niemals dahin führt, dafs der ihr fehlende Betrag zu Gunsten des Fiskus der Versteuerung entzogen bleibt, sondern nur darin ihren Grund hat, dafs an anderer Stelle zu viel versteuert wird. Ein Interesse des Fiskus, von dem für alle Beteiligten unabänderlich feststehenden steuerpflichtigen Gesamtbeträge der einen Gemeinde mehr, der andern weniger zuzuwenden, besteht nicht. Ginge also der Beklagte etwa von der Auffassung aus, dafs die Klägerin mit einer ihr günstigen Entscheidung eine Verringerung des steuerpflichtigen Reineinkommens erstrebt oder erreichen könne, so wäre das durchaus irrig; es handelt sich lediglich darum, ob die zweite Hälfte des Gesamteinkommens richtig vertheilt ist; dem materiellen Rechte würde es

¹⁾ Archiv 1888, S. 592.

allein entsprechen, dafs, wenn der Beklagte wirklich statt (rund) 106 000 „ den Betrag von mehr als 144 000 „ zur Besteuerung hätte erhalten müssen, die zu hoch bedachten Gemeinden den Fehlbetrag herausgeben, die Ausgleichung also innerhalb des Kreises der an jener zweiten Hälfte Berechtigten stattfände. — Wenn nach dem bestehenden Recht der Fiskus in die Lage versetzt ist, seinen Vertheilungsplan jedem einzelnen darin Bedachten gegenüber vertheidigen zu müssen, so ist im günstigsten Falle der Effekt immer nur der, dafs er vor Schaden, nämlich davor bewahrt bleibt, dafs er nicht nochmals versteuert, was er — an anderer Stelle — schon einmal versteuert hat.

Für die Bestimmung des Steuerobjectes der einzelnen Gemeinde, soweit es der zweiten Hälfte des Gesamtreineinkommens entstammt, ist das Einkommen, welches innerhalb der einzelnen Gemeinde erzielt wird, ohne Bedeutung; das Steuerobject besteht in einer Quote des durch den Ressortminister festgestellten Betrages, und wengleich hier, abweichend von der Behandlung der ersten Hälfte (§ 7c), die Theilungsfaktoren nicht ohne Weiteres feststehen, also nicht lediglich zu rechnen ist, so war doch auch diese Quote völlig unbestimmbar, solange man nicht das Ganze kannte. So wenig vor der im Oktober 1888 erfolgten Publikation des entscheidenden Resolutes der sich nach § 7c auf 10 022 „ beziffernde Antheil der Gemeinde H. ermittelt werden konnte, ebensowenig ist und war der dieser Summe hinzutretende Antheil der Gemeinde an der zweiten, nach § 7b zu vertheilenden Hälfte vor jenem Zeitpunkte zu arbiträren, sofern man sich auf der im Gesetze vorgesehenen Basis bewegen will. — Wenn der Beklagte gleichwohl — wie es scheint, mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Gemeinde — es für thunlich erachtet hat, schon im Mai 1888 mit einer „Schätzung“ des Einkommens vorzugehen, so ist diese Schätzung jedenfalls eine rein willkürliche und ohne die dem Gesetze entsprechende Unterlage, von deren Beachtung aus wirthschaftlichen Gründen nicht abgesehen werden darf, da sich die Wirthschaftsführung vielmehr dem Gesetze anzupassen hat. — Mit Rücksicht auf den Verlauf, den der Streitfall genommen hat, nachdem das Resolut des Ressortministers publizirt war, kann davon abgesehen werden, hier der Frage näher zu treten, ob nicht die im Mai 1888 erfolgte Veranlagung schon allein und ohne Weiteres aus den oben angedeuteten Gründen hätte aufser Kraft gesetzt werden können.

Das in H. steuerpflichtige Einkommen wird nach dem bisher Gesagten gebildet zunächst durch die schon erwähnte Summe von 10 022 „ (§ 7c); insoweit bieten die Ausführungen des Bezirksausschusses zu Bedenken keinen Anlaß; der Betrag kann als feststehend für die weiteren Erörterungen ausscheiden.

Ihm tritt der Antheil an (der zweiten Hälfte von 134 595 878 \mathcal{M}) = 67 297 939 \mathcal{M} hinzu. Da dieser Dividendus unabänderlich ist, handelt es sich nur um den Zähler und Nenner des Bruches, mit dem er zu multiplizieren ist. Die Klägerin hat in ihrer Berechnung den Nenner auf 150 053 192 \mathcal{M} angegeben — dargestellt durch den Gesamtbetrag der im Eingange des § 7 b a. a. O. gedachten Ausgaben — und ebenso rechnet der Vorderrichter mit diesem Faktor, ihn als auch von dem Beklagten unbestritten hinstellend. — Sonach blieb als Gegenstand der vorderrichterlichen Entscheidung nur der Zähler des Bruches übrig, den die Klägerin nicht nach der Höhe der in der Gemeinde H. überhaupt geleisteten Ausgaben, sondern, entsprechend ihrer Auffassung des Begriffes der „erwachsenen“ Ausgaben im Sinne des § 7 b, nur auf 216 025 \mathcal{M} — später sogar nur auf 213 051,95 \mathcal{M} — bestimmt haben wollte, während der Beklagte die Richtigkeit dieser Zahlen bestritt. — Der Bezirksausschuss giebt nun in Erledigung dieses entscheidenden Punktes zunächst seinerseits eine Begriffsbestimmung der „erwachsenen“ Ausgaben, und zwar dahin: dafs die Gehälter und Löhne in derjenigen Gemeinde „erwachsen“ seien, in welcher die Arbeit geleistet ist, welche bezahlt werden mufs. — Soll damit — was allerdings nicht völlig klar — gesagt sein, dafs auch Gehälter der innerhalb der Gemeinde stationirten Beamten nur dann und nur in dem Betrage dort „erwachsen“ seien, wenn und soweit sich die amtliche Tbätigkeit auch innerhalb der Gemeindegrenzen hält, so wäre schon jene Begriffsbestimmung eine rechtsirrig. Wenn es aber dann weiter in den Motiven heifst, es habe die Klägerin daher mit Recht in den Vertheilungsplan nur die im Gemeindebezirke „erwachsenen“ — was doch nur heifsen kann, die nach der aufgestellten Legaldefinition „erwachsenen“ — Gehälter und Löhne eingestellt, und es sei ihre Begründung der einzelnen Positionen als auf richtiger Gesetzesauslegung beruhend anzuerkennen gewesen, so ist diese Ausführung, da unter der richtigen Auslegung der Gesetze doch wiederum nur die vom Vorderrichter vertretene gemeint sein kann, mit dem Inhalte der Akten nicht vereinbar.

Die Klägerin vertritt die Ansicht, dafs es keinesweges entscheidend darauf ankomme, ob innerhalb des Gemeindebezirkes Arbeiten geleistet sind, sondern dafs nur solche Ausgaben an Gehältern und Löhnen einzustellen seien, welche sich an Anstalten und Einrichtungen knüpfen, die gemäfs § 2 a. a. O. das Bestenerungsrecht erzeugen; sie will daneben Löhne — auch für gemeine, nicht handwerksmäfsige Arbeit — nur dann angesetzt wissen, wenn sie an Betriebspersonal gezahlt sind, wie das bei der ziffermäfsig untergeordneten, aber prinzipiell bedeutsamen Ausgabepost für Reinigung der Dienstlokalitäten zu Tage tritt, mit der zwar eine im Gemeindebezirk geleistete Arbeit bezahlt, die aber nach Auffassung der Klägerin

doch nicht zu berücksichtigen ist. Sonach besteht zwischen der von dem Bezirksausschuss für allein richtig erklärten und der von der Klägerin verteidigten und gehandhabten Gesetzesauslegung nicht blofs keine Uebereinstimmung, sondern ein tiefgreifender Gegensatz. Es ist unrichtig, dafs die Klägerin die im Gemeindebezirk „erwachsenen“ — das ist, vom Standpunkte des zweiten Richters aus, die für Arbeiten im Gemeindebezirk entstandenen Ausgaben — sämtlich eingestellt hat; vielmehr sind die Arbeiten an der sogenannten freien Strecke, einschliesslich der durchgehenden Geleise, und die Gehälter der Bahnwärter, auch wenn diese innerhalb des Gemeindebezirkes wohnen, aufser Ansatz gelassen. Der Vorderrichter war daher nicht in der Lage, die Zahl 216 025 oder 213 051,95 als den ziffermäfsigen Ausdruck seiner Begriffsbestimmung der erwachsenen Ausgaben zu akzeptiren; diese Zahlen sind vielmehr Konsequenzen einer rechtlichen Auffassung, die nach der Feststellung des Bezirksausschusses unrichtig ist.

In den Urtheilsmotiven fehlt es an dem zweiten Haupttheile, nämlich an der Sichtung des beigebrachten Zahlenmaterials nach dem an die Spitze gestellten Grundsatz; es läfst sich nicht übersehen, zu welchem Ergebnisse der Vorderrichter gelangt sein würde, wenn er nur Gehälter und Löhne für in der Gemeinde H. geleistete Arbeiten, diese aber sämtlich angerechnet hätte; diese Lücke liefs sich nicht dadurch ausfüllen, dafs der Vorderrichter eine Berechnung verworthe, welche gewollter Mafsen und objektiv gerade einen erheblichen Theil der in der Gemeinde geleisteten Arbeiten aussondert, also den maßgebenden Grundsatz nicht verwirklicht.

Die so begründete Entscheidung kann daher nicht, wie die Klägerin will, bestätigt werden, sondern unterliegt in Gemäfsheit des § 94 des Landesverwaltungsgesetzes der Aufhebung.

Bei freier Beurtheilung mufs der Streit in seinem vollen ursprünglichen Umfange zur Erörterung gezogen werden. Gegen die Entscheidung des Kreisausschusses hat die Klägerin Berufung eingelegt, um nach Stufe 26 herabgesetzt zu werden; es ist aber auch anzunehmen, dafs die Anträge der Gegenseite auf Abweisung der Klage an den Berufungsrichter gelangt sind. Augenscheinlich besteht freilich innerhalb der Gemeindeverwaltung zu H. über die den einzelnen Gemeindeorganen auf dem hier fraglichen Gebiete gesetzlich zugewiesenen Aufgaben keine Klarheit. Darin mag es seinen Grund haben, dafs der Einspruchsbescheid in Gestalt einer Abschrift des Beschlusses der Einschätzungskommission, dem der Gemeindevorsteher beipflichtet, ergangen ist, während doch die Ansicht jener Kommission nach aufsen bedeutungslos ist, auch nach § 11 des örtlichen Regulatives vom 23. August 1887 die Kommission nur ihr Gut-

achten abzugeben und alsdann der Gemeindevorsteher Beschlufs zu fassen und Bescheid zu ertheilen hat (vergl. auch Entsch. Bd. XVII. S. 232 ff.). Auf eben jene Unklarheit ist es zurückzuführen, wenn die Gemeindevertretung sich veranlaßt gesehen hat, ihrerseits gegen das erste Urtheil ein Rechtsmittel einzulegen; diese Körperschaft ist in Angelegenheiten der vorliegenden Art vom Gesetze zu irgend einer Thätigkeit im Streitverfahren überhaupt nicht berufen. Sich ihres Beirathes zu bedienen, mag dem Gemeindevorsteher unverschränkt sein; die Stellung einer Partei im Streitverfahren hat der Gemeindevorsteher behufs Vertheidigung seines Beschlusses und nur er zu übernehmen. Gleichwohl ist, da hier die Berufungsschrift der Gemeindevertretung von ihm überreicht, also anzunehmen ist, dafs er deren Inhalt für sich geltend macht, davon auszugehen, dafs die Berufung von beiden Theilen eingelegt worden.

Die Sache selbst anlangend, so lag für den Beklagten nach dem Erscheinen des Resolutes vom Oktober 1888 die dringendste Veranlassung vor, die im Mai 1888 bewirkte, wie gezeigt, willkürliche Veranlagung mit Rücksicht auf die nunmehr vorhandenen gesetzlichen Grundlagen einer Nachprüfung zu unterziehen; er würde dann den Antheil der Gemeinde an der ersten Hälfte des publizirten Reineinkommens (10 022 *M*) als feststehend und jeder Steigerung durch Schätzung entzogen, sowie weiter erkannt haben, welche Vorbedingungen erfüllt sein müßten, wenn sich an der zweiten Hälfte ein Antheil von mehr als 144 000 bis 168 000 *M*, also im Mittel von 156 000 *M*, und nach Abzug jener 10 022 *M* von noch 145 978 *M* herausstellen sollte; da — die örtlichen Gehälter und Löhne auf 216 025 *M* angenommen — sich ein Antheil von 96 886 *M* ergibt, so erfordert ein Einkommensantheil von 145 978 *M*, dafs in H. an Gehältern und Löhnen 325 484,56 *M* erwachsen sind. — Es fehlte dem Beklagten auch nicht an Mitteln, sich darüber schlüssig zu machen, ob er in der Lage war, einen solchen Ausgabebetrag zu behaupten. Offenbar war und ist ihm der gesammte Personenbestand an Beamten und sonst Angestellten bekannt, nicht minder bekannt, wie hoch sich das Diensteinkommen jedes Einzelnen und aller zusammen belaufen hat; in der Berufungsgegenschrift werden die Hauptsummen der wiederkehrenden Löhnungen als in H. allgemein bekannt bezeichnet. Damit war ersichtlich der Hauptstamm für die entscheidenden Ausgaben gegeben; ausserdem befand sich der Beklagte zur Zeit der Einlegung der Revision und bis zur Schlussverhandlung seit sechs Monaten beziehungsweise einem Jahre in der Lage, die Aufstellung der Klägerin und die überreichten Beläge, deren Ausantwortung nicht verlangt werden kann, einzusehen und dann dem Richter eine substantiirte Angabe über die Höhe der nach seiner Ansicht erwachsenen Löhne vorzulegen. — Von alledem ist nichts geschehen; der Beklagte beschränkt sich darauf, die

Angaben des Gegners zu bestreiten — eine Erklärung, die nur dahin verstanden werden kann, daß der Beklagte von der Klägerin den Beweis fordert, daß nicht mehr ausgegeben worden sei, als zu den Akten angezeigt ist; diese Behandlung der Angelegenheit kann als eine sachliche nicht bezeichnet werden.

Der Kreisausschuß hat von der Klägerin die Angabe der in den entscheidenden Jahren thatsächlich in der Gemeinde H. verausgabten Gehälter und Löhne verlangt, hiermit die Frage, was etwa aus rechtlichen Gründen trotz der Verausgabung nicht als „erwachsen“ anzusehen, der Beantwortung durch den Zensiten entzogen und sich selbst das Befinden darüber vorbehalten, was davon etwa nicht in Rechnung zu stellen sei. — Die Klägerin hat darauf in ausführlicher Darlegung, nach den amtlichen, in Bezug genommenen und zum Theil überreichten Belägen angezeigt, daß die Ausgaben sich im Durchschnittsbetrage auf 237 507,44 M. belaufen, und daß dabei ein Drittel der Zahlungen an das Fahr- und Werkstättenpersonal, das ziffermäßig ersichtlich gemacht, mit Rücksicht auf § 7b nicht eingestellt, auch bei den mit Dienstwohnungen ausgestatteten Beamten die ebenfalls in Zahlen kenntlich gemachten Wohnungsgeldersparnisse außer Berechnung geblieben seien. Der Kreisausschuß erachtete diese Angaben der Klägerin als beweiskräftig und Erhebungen über die Richtigkeit und Vollständigkeit derselben für überflüssig; in ähnlicher Weise äußert sich der Bezirksausschuß, indem er es für selbstverständlich erklärt, daß einer königlichen Behörde nicht die Beweislast für die Richtigkeit der einzelnen Posten aufgebürdet werden könne, wogegen der Beklagte erinnert, daß die Behörde, wenn sie einmal Partei, eine bevorrechtete Stellung nicht einnehme, und er berechtigt sei, den Beweis für von ihm nicht anerkannte Behauptungen zu fordern. Der letztgedachten Ausführung kann insofern beigetreten werden, als es allerdings einen Rechtsgrundsatz nicht giebt, daß eine Behörde als solche des Beweises der von ihr aufgestellten, wesentlichen und bestrittenen Behauptungen überhoben wäre; ein solcher Satz hat aber auch in den wiedergegebenen Aussprüchen der Vorderrichter kaum aufgestellt werden sollen. Andererseits ist nicht außer Acht zu lassen, daß die Richtigkeit einer Thatsache nicht dem Gegner, sondern dem Richter glaubhaft zu machen, und dieser im Rahmen des § 79 des Landesverwaltungsgesetzes rechtlich keineswegs behindert ist, aus sachlichen Gründen den Vortrag einer Partei solange für richtig anzunehmen, als nicht von der Gegenseite die Unrichtigkeit irgendwie wahrscheinlich gemacht wird.

Die Angaben der Klägerin über die effektiven Ausgaben liegen lediglich auf thatsächlichem Gebiete; sie gehen von einer Stelle aus, deren Verwaltung auf das Sorgfältigste organisiert und kontrolliert ist, sie stützen sich auf amtliche, zum Theil produzierte Quellen und umfassen, soviel ersicht-

lich, den ganzen in Rede stehenden Betrieb, wie denn auch der Beklagte nicht behauptet, daß irgend ein Theil desselben übergangen sei. — Der Streit bewegt sich endlich nicht darum, ob die angezeigten Ausgaben gemacht sind — in dieser Beziehung bedarf es also keines Beweises — sondern darum, ob mehr an Gehältern und Löhnen aufgewendet ist, wobei es sich indeß nicht um geringfügige Objekte, sondern um die Differenz von (rund) 237 000 \mathcal{M} und 325 000 \mathcal{M} handelt, die trotz richterlichen Befragens unterdrückt sein müßte. — Bei dieser Lage des Falles und unter Berücksichtigung einmal des Umstandes, daß die Negative, es sei nicht mehr ausgegeben, überhaupt kaum zu beweisen, und weiter der lückenhaften Auslassungen des Beklagten liegt aller Anlaß vor, die Angabe der Klägerin, daß mehr, als angezeigt, nicht verausgabt worden, als richtig anzunehmen. — Der Antrag des Beklagten, daß ihm die Beläge zur Prüfung ausgeantwortet werden, ist schon oben als unstatthaft bezeichnet, und wenn weiter wiederholt das Verlangen gestellt wird, es möchten sämtliche Beläge und Lohnlisten vorgelegt und — wie man die Intentionen des Beklagten wohl nur verstehen kann — daranhin geprüft werden, ob sich nicht aus ihnen vielleicht eine Mehrausgabe an Gehältern oder Löhnen, einstweilen unbekannten und unbestimmt gelassenen Betrages, ergibt, so sind die hierauf gerichteten Anträge, die überhaupt nicht als Beweisanträge gelten können, abzulehnen.

Demzufolge ist für die weitere Erörterung von einer örtlichen Ausgabe von 237 507,44 \mathcal{M} oder von dem schon oben erwähnten Bruche $\frac{237\,507,44}{150\,053\,192}$ auszugehen, und zu prüfen, ob nach den beiderseitigen Anträgen die Nothwendigkeit oder die Möglichkeit besteht, den Zähler oder den Nenner des Bruches so zu erhöhen oder herabzusetzen, daß sich eine andere als die vom Kreisausschuß zu Grunde gelegte 27. Staatssteuerstufe ergibt.

Den Zähler anlangend, so verlangt die Klägerin bei den Beamtengehältern die Absetzung derjenigen Zahlungen, welche als Reisekosten und Tagegelder nur zur Deckung baarer Auslagen bestimmt sind, und zwar zu denjenigen in dem Schriftsatze vom 2. April 1890 näher spezifizierten Beträgen, welche bei Berechnung des Dienst Einkommens im Falle der Pensionirung nicht mitgerechnet werden; sie beziffern sich in jedem der in Frage kommenden Jahre und im Durchschnitte auf 4 000 bis 5 000 \mathcal{M} . Das Verlangen der Klägerin muß grundsätzlich als berechtigt anerkannt werden. Wie da, wo das Dienst Einkommen des einzelnen Beamten unmittelbar als Steuerobjekt erscheint, alle Dienstmolumente, welche bloß als Ersatz baarer Auslagen zu betrachten sind, dem ersteren nicht zugerechnet werden (§ 10d des Gesetzes vom 11. Juli 1822; § 17 der Aller-

höchsten Verordnung vom 23. September 1867), so sind auch hier bei Fixirung des Gehaltes auf steuerlichem Gebiete dienstliche Bezüge eben jenes Charakters diesem Gehalte nicht zuzurechnen. — Die Reisekosten und Tagegelder sind kein Aequivalent für die von den Beamten zu leistende physische oder geistige Arbeit, in diesem Sinne also nicht Gehalt, sondern nur ein Ersatz von Aufwendungen aus eigenen Mitteln aus Anlaß des Dienstes. Der Abzug ist hiernach in dem verlangten Umfange gerechtfertigt. — Die Gesamtansgabe würde sich damit auf (rund) 232 000 bis 233 000 \mathcal{M} herabmindern: für das Schlufsergebnis bleibt der Abzug einflußlos, da auch eine Proportion, in der als III. Glied die geringere Summe erscheint ($150\,053\,192 : 67\,297\,939 = 232\,000 : x$), als IV. Glied einen Betrag ergibt, der zuzüglich der mehrerwähnten 10 022 \mathcal{M} in Stufe 27 fällt.

Die Klägerin will weiter abgesetzt wissen Löhne an Scheuerfrauen für die regelmäßige Reinigung der Dienstlokalitäten im Durchschnittsbetrage von etwa 1 000 \mathcal{M} , nicht etwa unter dem Gesichtspunkte, daß der Ausgabe objektiv die Natur des „Lohnes“ abgeht, sondern deshalb, weil die Empfänger nicht zum Betriebspersonale gehören, während, wenn sie dazu gehörten, die Ausgabe allerdings in Ansatz käme. — Diesen Ausführungen ist nicht beizutreten; offenbar ist hier davon ausgegangen, daß, wenn das Gesetz (§ 7b) von „Gehältern und Löhnen einschließlich der Tantiemen des Verwaltungs- und Betriebspersonals“ spricht, das Wort „Löhne“ in unmittelbarem Zusammenhang mit dem „Verwaltungs- und Betriebspersonal“ zu bringen sei, während nach den Worten des Gesetzes Gehälter und Löhne ohne Beziehung auf die Person des Empfangenden für maßgebend erklärt sind, und daneben die Tantiemen des Verwaltungs- und Betriebspersonals. — Was sich objektiv als Lohn darstellt, kommt in Ansatz; die Person des Empfängers ist unwesentlich.

Endlich will die Klägerin abgesetzt wissen die Gehälter und Nebenbezüge zunächst derjenigen Bahnwärter, die auswärts stationirt sind — es werden deren drei genannt, mit einer Ausgabe von 1 600—1 800 \mathcal{M} durchschnittlich —, aber auch aller übrigen Bahnwärter und Hilfsbahnwärter, die nicht außerhalb der Gemeinde wohnen, sowie die Löhne der Rottenführer und Rottenarbeiter, soweit sie für die Unterhaltung der freien Strecke gezahlt sind, wobei der letzteren auch die durchgehenden Geleise des Bahnhofes zugezählt werden. — Die Abzugsfähigkeit wird darans hergeleitet, daß das Gesetz nur solche Ausgaben im Auge habe, welche sich an die Betriebsstätten, Werkstätten, Stationen u. s. w., kurz an diejenige Anlage knüpfen, welche das Besteuerungsrecht begründet (§ 2 a. a. O.), während alle sonst in der Gemeinde erwachsenen Ausgaben außer Ansatz blieben. Der Gerichtshof hat sich

indess bereits in einem früheren Streitfalle — am 28. November 1890¹⁾ — dahin schlüssig gemacht, daß dem Gesetze (§ 7b) diese Unterscheidung fremd ist, und wenn es in der Absicht des Gesetzgebers gelegen hätte, zweifellos in der Gemeinde entstandene Ausgaben dennoch als nicht wesentlich auszuschneiden, das irgendwie hätte zum Ausdrucke kommen müssen, sodafs — wie das Gesetz gefaßt ist — mit dem Begriffe von Ausgaben, die zwar in der Gemeinde erwachsen sind, aber gleichwohl von der Anrechnung auszuschliessen wären, überhaupt nicht gerechnet werden kann. An diesen Grundsätzen war auch hier festzuhalten. Kommt demnach der Gesichtspunkt der Nothwendigkeit eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Ausgabe und der die Steuerberechtigung begründenden Anlage in Fortfall, so sind weiter als in der Gemeinde erwachsen alle Gehälter anzusehen, welche an Beamte gezahlt werden, die innerhalb der Gemeinde ihr amtliches Domizil haben, und ferner alle Löhne, welche für innerhalb des Bezirkes der steuerberechtigten Gemeinde ausgeführte Arbeiten zu zahlen sind. Die schon erwähnte, sich auch über die Gehälter in dem angegebenen Sinne verbreitende Entscheidung vom 28. November 1890 gebt dabei von der Erwägung aus, daß für die Auswahl der als amtliches Domizil festgesetzten Stelle nur die Thatsache, daß dort der örtliche Mittelpunkt der gesamten amtlichen Thätigkeit liegt, bestimmend gewesen sein und demzufolge die dafür zu leistende Ausgabe nur als an eben dieser Stelle erwachsen angesehen werden könne; daran muß festgehalten werden. Andererseits läßt sich als der Ort des Erwachsens für Löhne, die sich unmittelbar an die Herstellung der damit bezahlten Arbeit knüpfen, eine andere Stelle als die, wo die Arbeit geleistet worden, nicht auffinden; liegt sie innerhalb des Bezirkes der steuerberechtigten Gemeinde, so ist der Thatbestand des Gesetzes gegeben und ist nicht weiter zu untersuchen, ob die Arbeitsstelle von irgend welchen eisenbahntechnischen Gesichtspunkten aus als freie Strecke oder als integrierender Theil der Bahnhofsanlage zu qualifiziren ist.

Die Anwendung dieser Grundsätze auf den konkreten Fall ergibt, daß allerdings die ziffermäfsig geringfügigen Gehälter u. s. w. der ausserhalb des Gemeindebezirkes stationirten Bahnwärter abzusetzen, im Uebrigen aber die Abzüge abzulehnen sind, weil bezüglich der Gehälter nicht erhellet, daß die Empfänger ausserhalb des Gemeindebezirkes, sondern im Gegentheil angenommen werden muß, daß sie in H. wohnen, es auch, die Löhne anlangend, an der Behauptung fehlt, daß die Arbeiten ausserhalb des Bezirkes geleistet sind, und wenn dergleichen konkurriren sollten jedenfalls wieder eine Sonderung der Gehälter und Löhne nach den ge-

¹⁾ Archiv 1891, S. 346.

dachten entscheidenden Gesichtspunkten unterlassen worden ist. Damit sind die Angriffe der Klägerin gegen den Zähler des Bruches erschöpft; sie haben eine für die Höhe des Steuerobjectes entscheidende Bedeutung nicht.

Auch der Beklagte bemängelt ihn mit dem Ziele einer Erhöhung. — Er will die an das Werkstättenpersonal gezahlten Löhne nicht blofs mit $\frac{2}{3}$, sondern zum vollen Betrage eingestellt sehen, weil das Gesetz jene beschränkte Anrechnung nur für die in der „Werkstättenverwaltung“ beschäftigten Personen vorschreibe; die Ausführung beruht auf einer unrichtigen Auslegung des Gesetzes. Unter dem in der „Werkstättenverwaltung“ beschäftigten Personal sind nicht blofs die an leitender Stelle fungirenden, sondern alle Personen zu verstehen, welche überhaupt in diesem Betriebe thätig sind; die von der Klägerin unter Anrechnung von nur $\frac{2}{3}$ der Löhne bewirkte Anstellung entspricht daher dem Gesetze.

Weiter tritt der Beklagte dafür ein, dafs die Löhne der Scheuerfrauen und die Nebenemolumente der Beamten in vollem Umfange anzurechnen. Beide Erinnerungen sind bereits erörtert; die fraglichen Löhne sind zu Gunsten des Beklagten angerechnet, die Nebenemolumente der Beamten aber, wie bereits bemerkt, nicht anrechnungsfähig.

Endlich rügt der Beklagte, dafs die Klägerin die Ersparung an Wohnungsgeldzuschüssen bei den mit Dienstwohnungen ausgestatteten Beamten aufser Ansatz gelassen habe. Das Monitum erscheint begründet; werden die Mittel zur Bestreitung des Wohnungsbedürfnisses überhaupt als Theil der Besoldung in dem einen Falle in Gestalt von Geldbeträgen gewährt und hier mit Recht in Ansatz gebracht, so ist ein gleicher Ansatz auch da geboten, wo die Leistung in natura erfolgt. Die ersparten Zuschüsse beziffern sich auf etwa 5000 \mathcal{M} im Durchschnitte. Eine für das Endergebnis bedentsame Erhöhung des Zählers tritt dadurch nicht ein, umsoweniger, als im Eingange dieser Erörterung eine Herabminderung um einen nahezu gleich hohen Betrag für geboten erklärt ist.

Die Berufung des Beklagten gegen das erste Urtheil erweist sich hiernach, die Hauptsache anlangend, als unbegründet, und zwar, soweit in Anlehnung an die Aufstellung der Klägerin zahlenmäfsig zum Ausdrucke gekommene Abänderungen verlangt werden, aus den soeben erörterten Gründen, und soweit ein Hinausgehen über die von der Klägerin angegebenen Gesamtaufwendungen beantragt ist, mit Rücksicht auf die oben getroffene Feststellung, dafs es bei der von der Klägerin dargelegten Höhe dieser Aufwendungen sein Bewenden zu behalten habe.

Die Klägerin dagegen greift zur Unterstützung ihrer Anträge schon in den Vorinstanzen und ebenso jetzt auch noch den Neuner des mehrerwähnten Bruches mit der Ausführung an, dafs eine Erhöhung der Aus-

gabe in H. nothwendig eine entsprechende Erhöhung auch der Gesamtausgabe, also des Divisors und damit ein Sinken des Quotienten zur Folge haben müsse. Dagegen ist rein rechnerisch gewiß nichts zu erinnern; andererseits wird von der Klägerin selbst in ihrem Schriftsatze vom 23. Mai 1890 dargelegt, daß sogar bei einer Erhöhung des Divisors um etwa 9 000 000 \mathcal{M} , wenn es — wie das der Fall — bei dem Zähler in Höhe von 237 507 \mathcal{M} verbleibt, eine Veränderung bezüglich der für die Steuer maßgebenden Stufe noch nicht eintritt. Es folgt daraus, daß, wenn man auch alle diejenigen Ausgaben, durch welche der Zähler des Bruches die Höhe von 237 507 \mathcal{M} erreicht hat, zuzüglich der Ersparnisse an Wohnungsgeld dem Divisor hinzurechnet, mit dieser Erhöhung etwas für die Bestimmung der Steuerstufe Wesentliches nicht erreicht wird. — Gelegentlich der Angriffe gegen den Nenner des Bruches wird dann noch in dem Schriftsatze vom 2. April 1890 und weiter in einer kurz vor der Schlusssverhandlung zu den Akten gebrachten Auslassung vom 23. März 1891 hervorgehoben, daß in der Aufstellung der gezahlten Beträge nicht nur die über den pensionsfähigen Theil hinaus gezahlten Nebenbezüge des Fahrpersonals, die bereits oben gewürdigt wurden, sondern auch die für die Unterhaltung der Geleise der Station H. und der freien Strecke gezahlten Löhne der Rottenführer. Vor- und Oberbauarbeiter enthalten seien, gleichviel ob diese Löhne innerhalb des Gemeindebezirkes H. oder in drei anderen Gemeindebezirken, über welche sich die Bahnmeisterei erstreckt, verdient worden. Endlich müßten, wenn es allein auf die Zahlung ankomme, auch diejenigen erheblichen Beträge in Abzug kommen, welche den Beamten und Arbeitern in den drei maßgebenden Jahren als Krankenbeziehungsweise Pensionskassenbeiträge in Abzug gebracht sind, da diese Beträge nicht zur effektiven Ansammlung gelangten; die Ermittlung derselben habe die Klägerin noch ausgesetzt; sie behalte sich aber — so wurde am 2. April 1890 erklärt — die bezügliche Berechnung vor und bemerke nur, daß sie jährlich im Durchschnitt ungefähr 5 000 \mathcal{M} betragen. Diese letztgedachten Anführungen gehören nach der hier gewählten Anordnung — streng genommen — unter die Erörterung über die Konstituierung des Bruchzählers; sie ändern aber an den dort gewonnenen Resultaten nichts. Wenn in der Zahl 237 507 \mathcal{M} die Löhne für Unterhaltung der Geleise der Station H. und des, wenn auch außerhalb des Bahnhofes, so doch im Gemeindebezirke belegenen Bahnkörpers enthalten sind, so entspricht das nur der oben entwickelten Lage der gesetzlichen Bestimmungen; sie sind in dem Bezirke der stenerberechtigten Gemeinde erwachsen und müssen zu deren Gunsten in Ansatz kommen. — Unter eben diesem rechtlichen Gesichtspunkte wären dagegen die Löhne für Arbeiten in drei anderen Gemeindebezirken, auch wenn sie bei der Stationskasse

in H. zur Auszahlung kommen, auszusondern, sie sind aber ziffermäßig nicht angegeben, sodafs diesem — bezüglich der in anderen Gemeindebezirken vorgekommenen Arbeiten — prinzipiell berechtigten Gesichtspunkte keine praktische Folge gegeben werden kann.

Die Kranken- und Pensionskassenbeiträge endlich anlangend, so ist von dem schon gedachten, am 2. April 1890 ausgesprochenen Vorbehalte bis zum Schlusse der Sache kein Gebrauch gemacht, dieser Punkt also anscheinend aufgeben. Uebrigens beginnt die oft erwähnte Aufstellung vom 2. April 1890 mit der Bemerkung: es sind thatsächlich gezahlt, und zwar „ohne Abzug der dem Personal gemachten Kranken- und Pensionskassenabzüge“ u. s. w.

Die Zweifel, zu welchen die Fassung dieses Satzes Veranlassung geben könnte, erscheinen dadurch behoben, dafs die Klägerin sich die Absetzung der fraglichen Beiträge noch erst vorbehält, sodafs also davon auszugehen ist, es sind die vollen Löhne und Gehälter eingestellt ohne Abzug derjenigen, durch die Klägerin unmittelbar abgeführten Summen, welche die Bezugsberechtigten an Kranken- und Pensionskassen ihrerseits verschulden; nur um solche Beiträge kann es sich überhaupt handeln. — Dieses Verfahren entspricht dem Gesetze. „Erwachsen“ sind die Gehälter und Löhne in dem den Bezugsberechtigten an sich zukommenden Betrage, und gezahlt sind sie, wenn es daneben noch darauf ankäme, den Beamten und Arbeitern auch insoweit, als sie nicht in ihre Hände gelangen, sondern für ihre Rechnung direkt den Kranken- und Pensionskassen zufließen; auch diejenigen Lohntheile und Gehaltstheile sind erwachsen und bezahlt, mit denen der Arbeitgeber berechtigter Maßen Schulden des Arbeiters oder Beamten tilgt. — Wäre also der erwähnte Vorbehalt darauf gerichtet, die von den Arbeitern und Beamten geschuldeten, von dem Arbeitgeber aus dem Lohn und Gehalt gedeckten Kranken- und Pensionskassenbeiträge bei Aufstellung der nach § 7b a. a. O. maßgebenden Löhne und Gehälter aufer Ansatz zu lassen, so würde ein die Durchführung des Vorbehaltes bezweckender Antrag zurückgewiesen werden müssen. Er ist denn auch, wie schon bemerkt, nicht gestellt. — Auch bei Berücksichtigung dieser nachträglich erörterten Momente verbleibt es im Wesentlichen bei der oben hingestellten Höhe des Bruchzählers.

Bezüglich des nunmehr noch ins Auge zu fassenden Divisors, des Bruchenners, war schon in erster Instanz darauf hingewiesen, dafs diejenigen Grundsätze, welche zu der Feststellung der örtlichen Ausgaben auf 216 025 \mathcal{M} oder 213 051,95 \mathcal{M} geführt hätten, bei der gesammten Staatsbahnverwaltung zur Anwendung kämen und bei einer für H. aus rechtlichen Gründen etwa gebotenen Erhöhung der Ausgaben auf 237 507 \mathcal{M} nothwendig überall entsprechende Erhöhung vorzunehmen wäre. Es wird

auf richterliches Ermessen darüber provoziert, dafs die ziffermäfsig allerdings nicht darstellbare, aber nothgedrungen eintretende Steigerung des Divisors — der Gesammtausgabe — eine solche Höhe erreichen müsse, dafs der Quotient unter den für die Stufe 27 unerläfslichen Betrag herabsinke. — Für ein solches Arbitrium fehlt es indafs, was keiner weiteren Ausführung bedarf, an jeder Grundlage; ein in Zahlen darstellbarer Divisor läfst sich auf diesem Wege nicht gewinnen. Anscheinend behufs Vervollständigung des Materials nach dieser Richtung ist schliesslich in der schon erwähnten Vorstellung vom 23. März 1891 behauptet, dafs selbst bei Feststellung des Bruchzählers auf 237 507 \mathcal{M} eine die Stufe 26 ergebende Erhöhung des Divisors — Nenners — schon dann eintrete, wenn nur die auf den Stationskassen der Staatseisenbahnverwaltung gezahlten Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse und Funktionszulagen der Bahnwärter und die Löhne der Hilfsbahnwärter — nach einer vorgelegten Zusammenstellung durchschnittlich 15 556 865 \mathcal{M} — dem Divisor hinzugerechnet würden. — Für die Konstituierung des Divisors kommt es indafs nicht auf die Bezüge der Bahnwärter und des sonst erwähnten Hilfspersonals überhaupt, sondern nur auf solche Beamte an, welche an den in Spalte 2 des hier vorgelegten Vertheilungsplanes und aller anderen Vertheilungspläne mit örtlichen Ausgaben aufgeführten Orten ihren dienstlichen Wohnsitz haben; alle ausserhalb dieser Bezirke stationirten Bahnwärter u. s. w. kommen nicht in Betracht; da die Zusammenstellung sich selbst als eine solche bezeichnet, welche ohne die vorgedachte unerläfsliche Beschränkung alle in den einzelnen Direktionsbezirken an die Bahnwärter gezahlten Wohnungsgeldzuschüsse u. s. w. enthält, und die ebendort erscheinende Summe der Gehälter (9 036 191 \mathcal{M}) die sämmtlichen Bahnwärtergehälter umfaßt, so wird damit ein Faktor in die Rechnung eingeführt, der nicht hineingehört, und von dem bisher als Divisor hingestellten Betrage von 150 053 192 \mathcal{M} seiner Zusammensetzung nach so verschieden ist, dafs beide überhaupt nicht zusammen gerechnet werden können. Andererseits bleibt der vielleicht allein erhebliche Faktor, das in Spalte 4 des Vertheilungsplanes aufzunehmende Gehalt u. s. w. derjenigen Bahnwärter u. s. w., welche an den in Spalte 2 benannten Orten ihr amtliches Domizil haben, nach wie vor unbekannt. — Der von der Klägerin herausgerechnete Divisor von (rund) 165 000 000 \mathcal{M} ist in dieser Gestalt nicht verwerthbar und für die Konstituierung eines die Stufe 27 beeinflussenden anderweiten Divisors oder Bruchenners ein ausreichendes Material nicht vorhanden.

Von der Gesamtheit der vorstehenden Erwägungen aus ergibt sich, dafs es bei dem oben zur Erörterung gestellten Bruche $\frac{237\,507,44}{150\,053\,192}$ sein Bewenden behalten mufs. Andererseits ist unstreitig, dafs, wenn mau, wie

das hiernach geboten, in Spalte 4 des Vertheilungsplanes statt 216 025 die Zahl 237 507,44 einstellt, sich für Spalte 8 ein in II. kommunalsteuerpflichtiges Reineinkommen von 116 542,63 \mathcal{M} herausstellt, das wiederum eine Gemeindeabgabe von 7614 \mathcal{M} zur Folge hat. — Der Kreisausschufs gelangt im Wesentlichen zu demselben Ergebnisse; das erste Urtheil war daher auf die Berufung beider Theile bezüglich der Hauptsache zu bestätigen und blieb nur dahin zu ergänzen, dafs nicht lediglich die Grundsätze, nach denen die Steuer sich berechnet, festzustellen waren, sondern die Steuer selbst.

Urtheil des königl. Oberverwaltungsgerichts (II. Senat) vom 29. Juni 1891 in Sachen des Eisenbahnfiskus, Klägers und Revisionsklägers, gegen den Magistrat zu O.

Hinsichtlich solcher nach § 2 des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 die Steuerpflicht begründender Anlagen, welche sich zugleich über preussische Gemeindebezirke und über Bezirke nicht abgabeberechtigter Kommunalverbände erstrecken, findet auf die Berechnung der Antheile der preussischen Gemeinden an dem abgabepflichtigen Reineinkommen der § 7b des Gesetzes sinngemäße Anwendung.

Aus den Gründen.

Gegen die vorbezeichnete Entscheidung des Bezirksausschusses, durch welche mit der ausgesprochenen Zurückweisung der erhobenen Klage bestimmt worden ist, dafs es bei der erfordernten Gemeindeeinkommensteuer von 1782 \mathcal{M} sein Bewenden behalten müsse, ist seitens des Klägers Revision eingelegt, der Antrag, es möge die Gemeindeeinkommensteuer auf 712,80 \mathcal{M} herabgesetzt werden, wiederholt und zur Rechtfertigung des Rechtsmittels Folgendes ausgeführt: Der erste Richter habe anerkannt, dafs die Feststellung des steuerpflichtigen Einkommens des Fiskus aus Eisenbahnbetrieb durch den Ressortminister konform denjenigen Grundsätzen erfolgt sei, welche das Oherverwaltungsgericht bezüglich der in Gutsbezirken aufkommenden Gehälter und Löhne aufgestellt habe; dann müfste aber auch bei der Untervertheilung des einer bestimmten Station zuzuweisenden Einkommenstheiles auf diejenigen Gemeinde- und Gutsbezirke, über welche sich die Station erstrecke, nach eben jenen Grundsätzen verfahren werden. — In dem vorgelegten Vertheilungsplane sei nun nach einer Ausgabe in dem Gebiete der Stadt O. von 31 779,24 \mathcal{M} für diese ein Einkommenstheil von 15 713 \mathcal{M} ermittelt, der zu der angebotenen Steuer führe, der Kläger also mit seinem Ermäßigungsanspruche keineswegs beweisfällig. Nach den Grundsätzen des Oherverwaltungsgerichts müfsten, wo Gutsbezirke und Gemeinden konkurrierten, die in den ersteren erwachsenen Gehälter und Löhne ausgeschieden und nur die in der Gemeinde aufkommenen berechnet werden. — Gleichwohl wird nunmehr nicht etwa

die Gesamtheit der Gehälter und Löhne angegehen, und dann die „Auscheidung“ der in den Gutsbezirken entstandenen — also die eine der vorgedachten Operationen — vorgenommen, sondern es wird die Offenlegung der Gesamtausgaben der Station, welche der Beklagte und der Vorderrichter für erforderlich erachten, seitens des Klägers nach wie vor abgelehnt, zmal da man — nach Ansicht des Revisionsklägers — damit zu einem anderen Ergebnisse nicht gelange; wenn sich früher unter Berücksichtigung der kommunalen Verhältnisse für die Stadt ein höheres Steuerobjekt ergeben habe, indem ein Theil der in den Gutsbezirken entstandenen Löhne ihr mit angerechnet worden sei, so erweise sich das nach den mehrerwähnten Entscheidungen des Obergerverwaltungsgerichts als nicht mehr statthaft; andererseits habe aber der Beklagte gar nicht behauptet, dafs auf dem der Stadt angehörigen Stationstheile mehr als die angegebene Summe verdient worden sei; hierüber zuverlässige Angaben zu machen, sei nur die Eisenbahnverwaltung in der Lage, weshalb die ihrigen bis zum Nachweise des Gegentheils als richtig zu gelten hätten. Mit Recht nehme der Vorderrichter an, dafs die im Gesetze (§ 7b des Gesetzes vom 27. Juli 1885) beim Vorhandensein einer auf mehrere Gemeindebezirke sich erstreckenden Betriebsstätte vorgesehene Mitwirkung der Verwaltungsbeschlnfsbehörden, hier nicht Platz greife; wenn dennoch die Angabe der Gesamtlöhne oder des Gesamteinkommens der Station gefordert werde, so finde sich im Gesetze dafür kein Anhalt und in der Sachlage dazu kein Anlaß, weil eine Vertheilung gar nicht vorzunehmen sei, indem nur eine Gemeinde konkurreire.

Der Beklagte dagegen beantragt die Bestätigung des ersten Urtheiles aus dessen Gründen, und in diesem Sinne hat auch erkannt werden müssen.

Es ist richtig, dafs der Beklagte bei der Besteuerung des Fiskus von dem in Gemäfsheit des § 5 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 seitens des Ressortministers bekannt gemachten stenerpflichtigen Gesamteinkommen seinen Ausgang zu nehmen hat; das ist aber auch hier geschehen; der Beklagte hat, wie der Vorderrichter mit Recht annimmt, seinen Berechnungen nur das publizierte Einkommen von 134 574 970 M zu Grunde gelegt. — Welche Grundsätze im Einzelnen bei der Feststellung dieses Steuerobjektes mafsgehend gewesen sind, entzieht sich der unmittelbaren Wahrnehmung und kann dahingestellt bleiben. Die Rechtsprechung des Obergerverwaltungsgerichts kann es nicht unternehmen und hat es auch bisher nicht unternommen, sich auf diesem ihr entrückten Gebiete zu bewegen: wohl aber hat sie sich wiederholt mit der Vertheilung des endgültig festgestellten Steuerobjektes befaßt, die durch das Resolut nicht bewirkt wird, sondern nach Mafsgabe der §§ 7 ff. und nach den daraus zu entnehmenden Regeln zu ordnen ist, wobei der § 8 die Vorlegung eines Vertheilungs-

planes mit den dort gedachten Nachrichten vorsieht, der zugleich eine Vertheilung des Einkommens vornehmen kann, aber nicht muß, auch keine absolut bindenden Normen enthält, sondern nach dessen Einsicht jeder Steuerberechtigte sich seinen Antheil zu berechnen in den Stand gesetzt werden soll und befugt ist. — Wäre bei der Gestalt, die das für das Steuerjahr 1889/90 veröffentlichte Resolut erhalten hat, von gewissen Anschauungen über die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts, betreffend die Vertheilung des allgemeinen Steuerobjectes, ausgegangen, die der Wirklichkeit nicht entsprächen, oder erwiese sich selbst diese Rechtsprechung angesichts des Gesetzes als unhaltbar, so würde das kein Hinderniß abgeben, lediglich dem Gesetze Anerkennung zu verschaffen und zu Gunsten des beteiligten Steuergläubigers eine Vertheilung eintreten zu lassen, wie sie das Gesetz erheischt.

Diejenige Auffassung der in dem vorliegenden Streitfalle den königl. Fiskus vertretenden Behörde über die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts, an welcher von dem Beginne bis zum Schlusse der Parteierklärung festgehalten wird und die das Hauptfundament der gesamten Ausführungen des Klägers bildet, ist eine durchaus irrige.

Der § 7 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 behandelt unter anderem den Fall einer sich über mehrere Gemeinden erstreckenden Eisenbahnunternehmung, und zwar, wie sich aus litt. b daselbst ergibt:

a) Den Thatbestand, dafs in jeder der beteiligten Gemeinden eine besondere Betriebsstätte oder eine der im § 2 gedachten, die Steuerberechtigung begründenden Anlagen vorhanden ist, ohne dafs diese Betriebsstätte sich zugleich auf eine andere Gemeinde erstreckt.

In diesem Falle ergibt sich aus dem Gesetze und aus der Judikatur des Oberverwaltungsgerichts die Rechtsregel, dafs die in der einzelnen Gemeinde erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen u. s. w. zu ermitteln sind, und zwar so, dafs nicht etwa blofs diejenigen Ausgaben in Betracht kommen, die sich unmittelbar an die für die Steuerberechtigung entscheidende Anstalt knüpfen, sondern alle in der Gemeinde erwachsenen Ausgaben der in § 7 b gedachten Art in dem gesetzlich fixirten Umfange (vergl. Entsch. des O.-V.-G. Bd. XX S. 111, 112 ff.¹⁾)

b) Den Thatbestand, dafs sich eine Betriebsstätte, Station u. s. w., innerhalb deren Gehälter und Löhne erwachsen, über den Bezirk mehrerer Gemeinden erstreckt. — Es ist klar, dafs derselbe so vorkommen kann, dafs sich neben dieser von einer Station erfaßten Gruppe von Gemeinden noch andere Betriebsstätten finden können, die selbständig in anderen

¹⁾ Vergl. Archiv 1891 S. 346.

Gemeinden belegen sind; er kann sich aber auch so vollziehen, daß eben nur eine Betriebsstätte vorhanden ist, und diese sich auf mehrere Gemeinden erstreckt. — In beiden Fällen gilt, wenn es sich um die Ermittlung des Einkommens in den iener Gruppe angehörigen Gemeinden handelt, die im Falle a gedachte Rechtsregel zwar insoweit, daß wiederum alle Ausgaben in Betracht kommen, und nicht bloß die sich speziell an die eine oder andere Anlage knüpfenden; jene Rechtsregel gilt aber nicht insoweit, als die in jeder beteiligten Gemeinde örtlich erwachsenen Ausgaben zu ermitteln sind. Eine solche Untersuchung ist, weil eben die Betriebsstätte oder Station u. s. w. etwas Untheilbares und ein einheitlicher Produktionsfaktor ist, von dem Gesetze als unstatthaft erachtet, und vielmehr die ebendort vorgesehene Vertheilung geboten, die nothwendig eine ziffermäßige Feststellung der auf die ganze Gruppe fallenden Ausgaben und Einnahmen zur Voraussetzung hat.

Ein Verfahren, welches die für den Fall a gefundene Regel da anwenden wollte, wo der Fall b gegeben ist, wäre wider das Gesetz und dessen Grundgedanken — nicht bloß dann, wenn es sich um eine direkte, sondern auch dann, wenn es sich um eine analoge Anwendung des Gesetzes handelt. — Ist erstere nicht möglich, weil, den Fall a anlangend, nicht bloß Gemeinden, sondern neben ihnen auch Gutsbezirke, jeder Bezirk mit einer selbständigen Betriebsstätte, vorkommen, so bleibt es doch bei der Regel, daß die lokalen Ausgaben innerhalb jedes Bezirkes für sich ermittelt werden und dann auf jeden Bezirk diejenige Quote des Gesamteinkommens fällt, welche seine Ausgaben, von der Gesamtausgabe bilden. Nur dieser Fall, in welchem also die Betriebsstätte ganz der einen Gemeinde und dem einen Gutsbezirke angehört, ist in dem noch zu erwähnenden Urtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 14. Juni 1889 und ebenso in dem vom 5. November 1889 (Entscheid. des O.-V.-G. Bd. XVIII S. 86)¹⁾ behandelt.

Ist weiter eine direkte Anwendung des § 7b, den obigen Fall b anlangend, nicht möglich, weil sich die Betriebsstätte oder Station nicht über mehrere Gemeinden, sondern, wie in dem gegenwärtigen Streitfalle, über eine Gemeinde und zwei Gutsbezirke erstreckt, so mag man immerhin die Frage aufwerfen, nach welchen Normen denn das jedem Gliede dieser Gruppe zuzuweisende Einkommen zu ermitteln sei; andererseits aber ist ganz gewiß, daß eine analoge Anwendung des § 7b dazu führt, hier wiederum, wie im Falle b, eine Vertheilung nach den dort gegebenen Direktiven eintreten zu lassen. vorbehaltlich der Entschliessung darüber, wer sie vorzunehmen hat, und daß eine Anwendung der für den Fall a

¹⁾ Vergl. Archiv 1890 S. 664.

gefundenen Rechtsregel, also eine Ermittlung der örtlichen Ausgaben, die in jedem von der Station bedeckten Theile der einzelnen Gruppenglieder etwa entstanden, nicht blofs keine analoge Anwendung des Gesetzes wäre, sondern dessen klar erkennbaren, für einen ähnlichen Fall gegebenen Grundsätzen direkt widerspräche.

Der Kläger behauptet nun, es habe das Oberverwaltungsgericht gleichwohl den letztgedachten Weg für gangbar erklärt und seinerseits beschritten. Schon die Klage enthält den Satz — und dem Sinne nach geht er durch den ganzen Inhalt der Akten —:

Nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 14. Juni 1889¹⁾ sind bei denjenigen Stationen bezw. Betriebsstätten, welche sich über abgabeberechtigte Gemeinden und Gutsbezirke erstrecken, die in den Gutsbezirken aufgetretenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen bei Ermittlung des abgabepflichtigen Gesamteinkommens abzusetzen.

Ein solcher Satz findet sich aber in jener Entscheidung nicht, am allerwenigsten in dem Sinne, dafs daraus eine Norm für den hier vorliegenden Streitfall zu gewinnen wäre. Dort handelte es sich um die Anschaffung und den Verkauf von Kies, der in dem Gutsbezirke D. in Schlesien gegraben und in den Gemeinden Wilmersdorf, Charlottenburg und Berlin verkauft wurde. Es ist in Anlehnung an diesen Fall ausgeführt, dafs nicht nur die in den Gemeinden, sondern auch auf die ausserhalb derselben belegenen, in Gutsbezirken vorhandenen Betriebsstätten aufkommenden Löhne in Betracht kämen und danach das Einkommen der Gemeinden, zufolge analoger Anwendung des § 7 zu ermitteln sei. — Die Gründe, welche von dem Thatbestande nicht zu trennen sind, befassen sich nach keiner Richtung mit dem Falle, dafs eine Betriebsstätte sich zugleich über mehrere Gemeinden oder über eine Gemeinde und einen oder mehrere Gutsbezirke erstreckt; hätte aber dazu nach Lage des Falles eine Möglichkeit oder ein Anlaß vorgelegen, so wäre man schon damals — da die ganze Entscheidung sich auf dem Boden der analogen Anwendung des § 7 b bewegt — keinesfalls zu dem von dem Kläger vertretenen Satze gelangt, dafs bei einer Station von (rund) 25 ha Grundfläche, wovon 6 ha dem Stadtgebiete und 19 ha zweien Gutsbezirken angehören, zu ermitteln sei, welche Ausgaben auf jenen 6 ha erwachsen. Ein solcher Satz ist bisher von dem Oberverwaltungsgerichte nicht ausgesprochen, und kann auch jetzt nicht ausgesprochen werden. Es ist zuzugeben, dafs der § 7 b in seiner bezüglichen Bestimmung den hier in Rede stehenden Fall nicht trifft, es also an einer positiven, unmittelbar verwertbaren Bestimmung fehlt;

¹⁾ Vergl. Archiv 1889 S. 710.

ist in dem durch den Bezirksausschuss gebilligten Verfahren des Beklagten andererseits besagt der § 1 a. a. O., daß nur das in der Gemeinde aufkommende Einkommen zu versteuern ist, der Beklagte also nicht dazu verstatet werden könnte, auch das außerhalb gewonnene Einkommen heranzuziehen, was er denn auch nicht beansprucht. Es erübrigt also, behufs Ermittlung des in der Stadtgemeinde O. entstandenen Einkommens, nur eine analoge Anwendung der Vorschriften des § 7b, wie sie für den ähnlichen Fall der Konkurrenz mehrerer Gemeinden bei nur einer Betriebsstätte gegeben sind. — Diese analoge Anwendung aber schließt nach dem oben Gesagten das von dem Kläger eingeschlagene Verfahren absolut aus; wenn der Kläger hervorhebt, der Beklagte habe gar nicht behauptet, daß im Stadtbezirke mehr als 31 779,24 \mathcal{M} an Gehältern und Löhnen verdient worden, so ist festzuhalten, daß der Magistrat jede Ermittlung der gerade im Stadtbezirk verdienten Löhne u. s. w. für rechtlich und thatsächlich unmöglich und das angezeigte Resultat dieser Ermittlungen als ein willkürliches bezeichnet hat; dem ist insoweit beizupflichten, daß eine solche Untersuchung überhaupt nicht stattfindet. Dem Bezirksausschusse, welcher ebenfalls dazu gelangt, daß die mehrerwähnte Bestimmung des § 7b in analoger Weise anzuwenden, war daher lediglich beizupflichten, auch insoweit, als allerdings im Wege der Analogie neue Zuständigkeiten für die Regel nicht geschaffen werden können, man also nicht dazu schreiten kann, die immerhin exzeptionelle Stellung des Bezirksausschusses als Beschlufsbehörde über den im Gesetze selbst behandelten Fall auszudehnen, und darum nur übrig bleibt, die erforderliche Schätzung der Veranlagungsbehörde zu überlassen, vorbehaltlich des Rechtes des Zensiten, im Einspruchs- und Streitverfahren jeden ihn benachtheiligenden Gebrauch des Veranlagungsrechtes zu bemängeln und dessen Korrektur herbeizuführen.

Der Ausgangspunkt der Ausführungen des Klägers, daß hier zwischen den Gutsbezirken und der Stadtgemeinde nichts zu vertheilen und die Handhabung der Vorschrift des § 7b, wie sie früher erfolgt, in Fortfall gekommen sei, ist ein irriger; auch jetzt muß das auf die ganze Gruppe von Verbänden, welche von der Station erfaßt sind, fallende Einkommen vertheilt werden, und darum vor allem bekannt sein. — Die Gesamtausgaben der Station und das sich danach ergebende Einkommen mitzutheilen, hat der Kläger trotz der ausdrücklichen Aufforderung des ersten Richters abgelehnt und lehnt er auch jetzt ab. — Damit war dem Verwaltungsrichter von vornherein der Weg verschlossen, dem Ermäßigungsansprüche näher zu treten. Wenn bei solcher Sachlage zunächst der Beklagte den Versuch gemacht hat, sich in Anknüpfung an die Ergebnisse der Vorjahre die Rechnungsfaktoren für die Ermittlung der Stationsausgaben und Stationseinnahmen zu schaffen, und er sich weiter bei Aus-

führung der Theilung an die ehemals von dem Bezirksausschusse befolgten, damals unbemängelten Grundsätze gehalten hat, sodann der Bezirksausschufs das Verfahren der Veranlagungsbehörde wenigstens in der Richtung geprüft hat, ob es etwa als völlig unsachlich oder willkürlich anzusehen sei, letzteres aber aus zutreffenden Gründen verneint worden, und schliesslich von dem ersten Richter das entscheidende Gewicht darauf gelegt ist, dafs ihm die erste und unerläfslichste Grundlage für die Bemessung der Steuerhöhe, das Gesamteinkommen der Station nicht dargethan sei, so und in der hierauf bezüglichen Motivirung des ersten Urtheils überall ein Rechtsirrthum oder ein Verstofs gegen wesentliche Vorschriften des Verfahrens nicht zu erkennen.

Die an sich nicht zu bemängelnde Veranlagung mufste solange aufrecht erhalten werden, bis von dem Kläger der Nachweis erbracht war, dafs er aus thatsächlichen oder rechtlichen Gründen überhaupt und event. in dem verlangten Umfange zu entlasten sei. An diesem Nachweise fehlt es. — Deshalb war das Rechtsmittel, wie geschehen, zu verwerfen.

Enteignungsrecht.

Erkenntnifs des Reichsgerichts, (II. Zivilsenat), vom 17. März 1891 in Sachen des Eisenbahnfiskus, Beklagten und Revisionsklägers, gegen die Eheleute M. zu E. und Genossen, Kläger und Revisionsbeklagte.

Im Enteignungsverfahren ist für die Bemessung der Entschädigung der Zeitpunkt des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses mafsgebend.

Aus den Gründen.

Das Enteignungsverfahren, wie es durch das Gesetz vom 11. Juni 1874 geregelt ist, verläuft in mehreren Abschnitten, und erfordert zu seiner Durchführung — auch im günstigsten Falle, wenn es nicht zu einem Beschreiten des Rechtsweges kommt — immerhin einen längeren Zeitraum, innerhalb dessen erfahrungsmäfsig in vielen Fällen Veränderungen in den Werthverhältnissen des Grundeigenthums eintreten. Es ist daher die Frage von erheblicher praktischer Bedeutung, welcher Zeitpunkt des Verfahrens als für die Werthfeststellung mafsgebend anzusehen ist.

Diese Frage, bezüglich deren das Gesetz keine ausdrückliche Bestimmung enthält, ist nun aus dem Zusammenhange der Vorschriften und dem System desselben zu lösen, ohne dafs es hierbei — wovon auch die Revision ausgeht — auf die juristischen Theorien, welche über den rechtlichen Charakter der Enteignung aufgestellt sind, entscheidend ankommt. Eines näheren Eingehens auf diese Theorien bedarf es daher nicht, und es mag nur bemerkt werden, dafs, was die Rechtsprechung des Reichs-

gerichts betrifft, zwei in ihrer Auffassung nicht übereinstimmende Urtheile vorliegen, Entscheidungen Bd. XII S. 405 ff. und Bd. XVIII S. 346 am Schlusse der Gründe.

In dem gegenwärtigen Falle, bei dem es sich bezüglich der vorliegenden Frage um drei verschiedene Zeitpunkte handelt, ist das Oberlandesgericht in einer eingehenden, die maßgebenden Gesetzesbestimmungen näher erörternden Ausführung zu dem Ergebnisse gelangt, daß der Zeitpunkt des die Entschädigung feststellenden Beschlusses der Regierung — § 29 des angeführten Gesetzes — welcher mit der Zustellung desselben in Wirksamkeit trete, als für die Werthfeststellung in Betracht kommend anzuerkennen sei. Dieser auf einer richtigen Auffassung des Gesetzes beruhenden Annahme ist grundsätzlich beizupflichten und zu deren Begründung Folgendes hervorzuheben. Nach dem Systeme des Gesetzes vom 11. Juni 1874 bildet der genannte Beschluss, der nach erfolgter Planfeststellung und Schätzung die Entschädigung bemisst, einen wesentlichen Abschnitt des Enteignungsverfahrens. Mit demselben stehen nicht nur die Objekte der Enteignung, sondern auch die Beträge der dafür zu leistenden Entschädigung, soviel es bezüglich der letzteren im Administrativverfahren überhaupt möglich ist, fest. Der Unternehmer, dem bis dahin gemäß § 42 Abs. 1 a. a. O. der Rücktritt freistand, ist nunmehr gebunden, und es hat der Eigenthümer das Recht, von demselben die Zahlung der festgestellten event. nach § 30 a. a. O. im Rechtswege festzustellenden Entschädigung gegen Abtretung des Grundstücks zu fordern. § 42 Abs. 2. Somit besteht nun zwischen dem Unternehmer und den Eigenthümern ein festes obligatorisches Verhältniß, welches, wie in dem Kommissionsberichte des Abgeordnetenhauses 1871/72, Drucksachen No. 223 S. 1220 hervorgehoben wird, gegenseitige Rechte und Pflichten derselben begründet. Wie nun hiernach mit dem in Rede stehenden Beschlusse die Perfektion der Enteignung eintritt — vergl. Löbell, preussisches Enteignungsgesetz S. 188/189 No. 2 — so muß auch der Zeitpunkt desselben für die Werthsermittlung maßgebend sein. In dieser Beziehung ist ferner auch auf den Inhalt der bei Eger S. 163 angeführten Motive zu § 11 der Gesetzesentwürfe — § 13 a. a. O. — Gewicht zu legen, wonach bei der Feststellung der Entschädigung der Zustand der in Anspruch genommenen Sache zur Zeit der Abschätzung in Betracht kommen soll und der Schluss gerechtfertigt erscheint, daß auch bei der Werthsermittlung dieser Zeitpunkt zu Grunde zu legen sei. An die Schätzung knüpft sich nun unmittelbar der fragliche Beschluss, welcher auf der Grundlage der letzteren die Entschädigung feststellt. Daß es aber bei der Werthsermittlung im Enteignungsverfahren der Natur der Sache nach nicht auf einen einzelnen bestimmten Moment, sondern

nur auf einen entsprechenden Zeitraum ankommen kann, bedarf keiner weiteren Ausführung, vergl. Eger S. 165; Löbell S. 60. Bezüglich der im Vorstehenden vertretenen Annahme möchte schliesslich noch zu bemerken sein, daß dieselbe mit der Auffassung der beiden erwähnten reichsgerichtlichen Urtheile, mag man mit dem einen die Ausübung des Enteignungsrechts vom Gesichtspunkte des Zwangskaufs betrachten oder mit dem anderen das Rechtsverhältniß zwischen Unternehmer und Eigenthümer als ein quasi-kontraktliches ansehen, grundsätzlich wohl vereinbar erscheint. Vergl. im Sinne der vorstehenden Ausführung: Eger, Enteignung, S. 159, 163 ff. Bohlmann, Praxis in Expropriationssachen. Heft III S. 7 ff.; Eccius, preussisches Privatrecht, Bd. II S. 141 Note 37; Rocholl, Rechtsfälle, Bd. I S. 18; Meyer, Zeitschrift für deutsche Gesetzgebung Bd. VIII S. 580; Seydel, Enteignung 2. Ausgabe S. 58/59; Gleim im Archiv für Eisenbahnwesen 1885 S. 58/59 und 64.

Demgegenüber stellt nun die Revision im Anschluß an die Urtheile des vormaligen preussischen Obertribunals vom 13. Juli 1877 — Striethorst, Archiv, Bd. 99 S. 227 ff. — und des früheren zweiten Hilfssenats des Reichsgerichts — Entscheidungen Bd. VII S. 258 ff. — denen Löbell S. 60 beitrith, den Satz auf, daß für die Werthbestimmung im Enteignungsverfahren der Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses — § 21 leg. cit. — maßgebend sein müsse, da durch letzteren der Eintritt, Gegenstand und Umfang der Enteignung soweit rechtsverbindlich festgestellt werde, daß nur noch eine Ermittlung des Werths im damaligen Zustande erforderlich sei. Diese Annahme beruht aber auf einer unrichtigen Auffassung von der Bedeutung des genannten Beschlusses. Wie zunächst hervorzuheben, hat das Planfeststellungsverfahren, bei welchem die Entschädigungsfrage von den Verhandlungen gesetzlich ausgeschlossen ist, auch nicht die Eigenthümer überhaupt, sondern nur diejenigen, welche Widerspruch erhoben haben, oder durch einen solchen betroffen sind, vorgeladen werden — § 20 a. a. O. — lediglich einen vorbereitenden Charakter. Der Beschluss — § 21 a. a. O. — welcher den Plan definitiv feststellt, spricht nur die Anwendbarkeit des dem Unternehmer verliehenen Enteignungsrechts auf die darin bezeichneten Grundstücke aus, schafft aber rechtliche Beziehungen zwischen ihm und den einzelnen Eigenthümern nicht. Auf Grund dieses Beschlusses, der dem Rekurse an die vorgesetzte Ministerialinstanz unterliegt — § 22 a. a. O. — und die Bestimmung einer Frist enthält, innerhalb welcher der Unternehmer von seinem Enteignungsrechte Gebrauch zu machen hat, ist letzterer nunmehr befugt, durch Stellung der erforderlichen Anträge — §§ 24, 32 — die Fortsetzung und Durchführung des Verfahrens zu bewirken. Derselbe ist aber keineswegs gebunden, vielmehr steht es ihm

frei — § 42 Abs. 1 a. a. O. — die gegebene Frist unbenutzt verstreichen zu lassen, oder von dem Unternehmen zurückzutreten, bevor die Festsetzung der Entschädigung durch Beschluss der Regierung erfolgt ist, in welchem Falle er lediglich den Eigenthümern für die ihnen durch das Verfahren entstandenen Nachtheile haftet. Kommt es aber nicht zur Ausführung des Planes, so hat der frühere Feststellungsbeschluss keinerlei Bedeutung. Gleim a. a. O. S. 64. Was nun andererseits die Lage der Eigenthümer betrifft, so erwächst denselben aus einem solchen Beschlusse keinerlei Recht und steht ihnen namentlich auch nicht irgend ein Einfluss auf den Fortgang des Verfahrens zu, ihre Rolle ist vielmehr eine rein passive. Hiernach hat das Oberlandesgericht dem Planfeststellungsbeschlusse einen bindenden Charakter mit Recht abgesprochen und es entbehren demgegenüber auch die Angriffe des Beklagten der Begründung. Wenn zunächst geltend gemacht wird, dass es hier nicht darauf ankomme, dass gegen den fraglichen Beschluss der Rekurs gesetzlich zulässig sei und die Möglichkeit der Abänderung eines festgestellten Planes bestehe, dass vielmehr die Beurtheilung an den einzelnen Fall sich halten müsse, und untergebens auf der Grundlage des rechtskräftig gewordenen Regierungsbeschlusses vom 12. Oktober 1885 das Enteignungsverfahren im regelmäßigen Verlaufe durchgeführt sei, so ist dabei übersehen, dass es sich hier nicht um eine nach den konkreten Umständen zu entscheidende Frage handelt, vielmehr die rechtliche Bedeutung, welche das Gesetz dem Beschlusse des § 21 des Gesetzes beilegt, an der Hand der Bestimmungen des letzteren zu prüfen ist. Die weitere Behauptung, dass der Planfeststellungsbeschluss um deswillen als bindend anzusehen sei, weil dem zurücktretenden Unternehmer die Entschädigungspflicht aus § 42 Abs. 1 obliege, bedarf nach Vorstehendem keiner weiteren Erörterung, — und wenn die Revision ferner Gewicht darauf legt, dass jedenfalls der Eigenthümer durch den Beschluss gebunden sei, so ist das zwar richtig, aber für die vorliegende Frage unerheblich. Nach alle diesem kann das Rechtsmittel des Beklagten keinen Erfolg haben.

Was sodann die Anschliesung betrifft, so wird klägerischerseits gerügt, dass von dem Oberlandesgerichte nicht, wie es dem Gesetze entspreche, der Zeitpunkt des Enteignungsbeschlusses — § 32 des Gesetzes — als für die Werthfeststellung maßgebend anerkannt worden sei. Diese Rüge entbehrt aber ebenfalls der Begründung. Zutreffend hat bereits das Oberlandesgericht hervorgehoben, dass die gesetzliche Konstruktion des Verfahrens, nach welcher die Abschätzung dem Enteignungsbeschlusse um einen längeren Zeitraum vorhergehe, sodass, wenn der letztere bestimmend sei, die Gutachter mit unbekannten Faktoren zu rechnen haben würden und jedenfalls wiederholte Schätzungen eintreten müssten, für die kläge-

rische Annahme nicht spreche, — und das Gewicht dieser Erwägung läßt sich auch mit der von der Revision versuchten, offenbar unschlüssigen Motivirung, „dafs die Abschätzung und Feststellung bei dem Widerspruche des Enteigneten nur eine vorläufige sei, in der Regel auch zwischen Abschätzung und Enteignung keine (?) Werthveränderung stattfinden werde, für besondere Fälle aber der § 31 des Gesetzes gegeben sei“, — welcher letztere ersichtlich hier außer Betracht steht, — nicht beseitigen. Der klägerischen Annahme steht ferner entgegen, dafs, wenn es für die Werthfeststellung auf den Zeitpunkt des Enteignungsbeschlusses ankäme, nach den Voraussetzungen des § 32 der Eintritt desselben ganz wesentlich von dem Belieben des Expropriirten, dem der Rechtsweg offen steht, abhängig sein würde. Wenn ferner die Revision geltend macht, dafs erst mit dem mehrgenannten Beschlusse, der die Vollziehung der Enteignung bilde, das Eigenthum des expropriirten Grundstücks auf den Unternehmer übergehe, während his dahin dem Eigenthümer das Verfügungsrecht zugestanden, mit diesem Beschlusse also erst das Verhältnifs endgültig geregelt werde, so ist das nach § 44 zwar richtig, aber außer Acht gelassen, dafs es für die vorliegende Frage nicht auf die Vollziehung der Enteignung, sondern auf die Perfektion derselben ankommt. Vergl. Löbell S. 194 No. 1, welcher hervorhebt, dafs wenn das Urtheil des vormaligen preuss. Ohertribunals — Striethorst Archiv Bd. 97 S. 296 — annehme, dafs die Streitfrage über die Perfektion der Zwangsenteignung in § 44 dahin entschieden sei, dafs die Enteignung sich mit Zustellung des Resoluts vollziehe, das Urtheil den an die bezogene Gesetzesbestimmung sich knüpfenden Eigenthumsübergang und dessen dingliche Wirkungen mit der Perfektion des obligatorischen Verhältnisses zwischen Unternehmer und Eigenthümer verwechsle. Das Argument, dafs der gesetzliche Grundsatz der zu leistenden vollen Werthentschädigung mit Nothwendigkeit zu der klägerischen Annahme führe, beruht auf einer *petitio principii*, da in erster Linie zu entscheiden steht, nach welchem Zeitpunkte die volle Entschädigung zu bemessen ist. Wenn endlich noch die Revision von der landrechtlichen Theorie des Zwangskaufes ausgehend unter Bezugnahme auf Eccius, Bd. II. S. 135? den Satz aufstellt, dafs die Perfektion erst nach Feststellung des Preises eintrete, so fragt sich nur, ob nicht, wie vorstehend angenommen ist, die Feststellung durch die Verwaltungsbehörde hier mafsgebend sei, und dafür spricht sich auch Eccius, Bd. II S. 141 Note 137 aus. Nach dem Ausgeführten kann somit der grundsätzliche Angriff der Kläger nicht als begründet erachtet werden.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Zivil-Senat) vom 23. Jnni 1891 i. S. der Eheleute C. zu D., Kläger und Revisionskläger, gegen den Eisenbahnfiskus.

Bei der Berechnung der Werthverminderung, welche bei Theilenteignungen das Restgrundstück in Folge der neuen Anlage erleidet, kommt der Zustand, wie er durch die letztere in ihrer Gesamtheit geschaffen wird, als maßgebend in Betracht. Nachtheile, welche durch Unterbrechung einer Wegeverbindung entstehen, können daher insoweit nicht in Rücksicht gezogen werden, als sie durch einen von dem Unternehmer geschaffenen Ersatz für diese Wegeverbindung wieder ausgeglichen werden.

Aus den Gründen.

Nach dem Gutachten der Sachverständigen wurde in Folge der Bahnlage dem klägerischen Restgrundstücke die bisherige Verbindung mit der Bachstraße und weiter der Stadt mittelst des H.'schen Privatweges abgeschnitten, dieser Nachtheil aber durch die vom Fiskus bewirkte Herstellung des fraglichen Parallelweges theilweise wieder ausgeglichen, da durch denselben eine Verbindung des genannten Grundstücks mit jener Straße, wenn auch auf einem Umwege, geschaffen worden ist. Die Sachverständigen haben diesen Umstand bei der Schätzung der Werthverminderung zu Gunsten des Fiskus berücksichtigt, und vom Oberlandesgericht ist das gegen den Widerspruch der Kläger gebilligt. Dem gegenüber wird von der Revision Verletzung des § 8 Absatz 2 und § 10 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 gerügt mit der Begründung, daß durch die Bahnlage in der angegebenen Weise ein Vortheil für das klägerische Restgrundstück entstanden sei, der bei der Bemessung der Entschädigung gesetzlich nicht habe in Anrechnung gebracht werden dürfen. Dieser Angriff erscheint aber verfehlt.

An die bezogenen Gesetzesvorschriften knüpft sich die Streitfrage, ob, wenn bei Theilenteignungen das Restgrundstück bestimmte Nachtheile erleidet, für dasselbe aber anderweit eine Wertherhöhung eintritt, letztere bei der Entschädigungsfeststellung zu Gunsten des Unternehmers zu berücksichtigen ist. Auf diese Frage, bezüglich deren Loebell, Enteignungsgesetz S. 69, 89/90; Eger, S. 202 ff., S. 269 ff.; Seydel S. 67 und die Zitate, sowie das Urtheil des Reichsgerichts vom 16. Mai 1890¹⁾ zu vergleichen, ist aber nicht näher einzugehen, da die Voraussetzungen derselben im gegenwärtigen Falle nicht vorliegen.

Durch die Bahnanlage wurde dem klägerischen Restgrundstücke die bisherige Verbindung mit der Bachstraße, welche der obengenannte Privatweg vermittelte, genommen und es wäre dasselbe von der letzteren abgeschnitten worden, wenn nicht der Fiskus durch den fraglichen Parallelweg eine anderweite Kommunikation zu jener Straße er-

¹⁾ Arch. 1890 S. 890.

öffnet hätte. Insoweit nun hier ein Ersatz geschaffen ist, haben daher die Kläger überhaupt einen Schaden nicht erlitten, und kann deshalb auch in dieser Beziehung von einem nach § 8 Absatz 2 a. a. O. abzugeltenden Minderwerthe keine Rede sein. Wenn demgegenüber die Revision das Argument betont, daß es sich hier um einen durch die Bahnanlage für das Restgrundstück entstandenen Vortheil handle, der bei der Entschädigungsfrage nicht in Betracht kommen könne, so beruht das auf einer irrigen Auffassung. Die Bahnanlage ist ein einheitliches Ganzes, zu dem auch der fragliche längs des Dammes sich hinziehende Weg gehört. Bei der Frage nach der durch dieselbe für das Restgrundstück herbeigeführten Werthverminderung kommt nun aber, wie die Sachverständigen und das Oberlandesgericht zutreffend annehmen, der Zustand, wie er durch die ganze Anlage einschließlic des Weges geschaffen ist, als maßgebend in Betracht, und die Trennung, welche die Revision hier zu machen sucht, erscheint unstatthaft. Wenn die Revision ferner noch hervorhebt, daß der Vortheil des Parallelweges allen Anliegern desselben zu Gute komme, so ist dieser Umstand unerheblich. Wie die vorliegende Karte zeigt, handelt es sich um eine kurze Wegestrecke, die außer den Klägern nur wenigen Anliegern zur Verbindung mit der Bachstrafse dient, und ersichtlich vom Fiskus gerade zu dem Zwecke hergestellt ist, um die durch den Bahndamm dort entstehenden Verkehrsbeeinträchtigungen und die daran sich knüpfende Entschädigungsleistung zu mindern. Daß aber die Kläger einen Ersatz für Minderwerth fordern, als wenn der mehrgenannte Weg gar nicht vorhanden wäre, während sie andererseits denselben seiner Bestimmung gemäß als Kommunikationsmittel benutzen, ist rechtlich unvereinbar.

Gesetzgebung.

Preußen. Allerhöchster Erlaß vom 26. August 1891, betr. die Verleihung des Enteignungsrechtes für die Ausführung des im preussischen Staatsgebiete belegenen Theiles der Verbindungsbahn zwischen dem linkselbeschen Freihafengebiete zu Hamburg und dem Rangirbahnhofe Wilhelmsburg.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 133.)

Allerhöchste Verordnung vom 27. Juli 1891, betr. die Ergänzung der Bestimmungen über die Tagegelder und Reisekosten der Beamten der Staatseisenbahnen und der unter der Verwaltung des Staates stehenden Privateisenbahnen.

(G.-S. S. 335. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 127).

Allerhöchste Verordnung vom 27. Juli 1891, betr. die Ergänzung der Bestimmungen über die Umzugskosten der Beamten der Staatseisenbahnen und der unter der Verwaltung des Staates stehenden Privateisenbahnen.

(G.-S. S. 335. Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 128).

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Vom 8. Juli 1891, betr. Gattungszeichen der Wagen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 128.)

Vom 22. August 1891, betr. Mitwirkung der Eisenbahnaufsichtsbehörden bei der Beaufsichtigung der Privatanschlußgeleise.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 129.)

Vom 25. August 1891, betr. Aenderung der Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Staatsbahnen u. s. w. und der Dienstanweisung für das Zentralwagenabrechnungsbüreau.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 129 f.)

Vom 15. September 1891, betr. Beförderung von Hamsterpatronen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 133 f.)

Vom 30. September 1891, betr. Prüfung von Dampfkesseln.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 137.)

Vom 2. Oktober 1891, betr. Formulare zur Ausfertigung der Genehmigungsurkunden für Dampfkessel u. s. w. und Feststellung eines Siegels für Dampfkesselrevisoren, welche nicht Staatsbeamte sind.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 137 f.)

Oesterreich-Ungarn. Das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt enthält in den folgenden Nummern die nachstehenden, das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Gesetze, Erlasse u. s. w.

(No. 101.) Erlafs der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 23. August 1891, betr. die Aufhebung der Fahrkartenrevision bei den Fernzügen vor dem Einsteigen in die Eisenbahnwaggons. Desgleichen vom 28. August 1891, betr. das Anbringen von Schutzeinrichtungen gegen das Herabfallen bei den seitlichen Oeffnungen zwischen der Lokomotive und dem Tenderplateau. Desgleichen vom 30. August 1891, betr. die Vornahme von Versuchen mit der Langer'schen Lokomotivfenerungsanlage. (No. 107.) Erlafs des k. k. Handelsministeriums vom 31. August 1891, betr. die Unzulässigkeit der Abänderung des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. (No. 111.) Desgleichen vom 21. September 1891, betr. die Benennung der mit 1. Oktober 1891 zur Einführung gelangenden einheitlichen Eisenbahnzeit. Desgleichen vom 12. September 1891, betr. die Aktivirung des Sommerfahrplanes mit 1. Mai jeden Jahres, vom Jahre 1892 an. (No. 113.) Desgleichen vom 22. September 1891, betr. die Einlösung des Unternehmens der k. k. priv. Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Eisenbahn durch den Staat. (No. 115.) Erlafs des k. k. Handelsministers vom 19. September 1891 betr. die Ersetzung der an den Güterwagen vorkommenden Bezeichnung „Tragfähigkeit“ durch „Ladegewicht“.

Italien. Verordnung des Ministers des Innern vom 28. Mai 1891, betr. die Reinigung und Desinfection von Eisenbahnwagen und Schiffen, welche zur Beförderung von Vieh gedient haben.

Veröffentl. in der *Gazetta ufficiale del regno d'Italia* No. 125 vom 30. Mai 1891 S. 2141/42.

Angesichts des Artikels 49, 50 und 55 des Gesetzes vom 22. Dezember 1884:

In Ansehung der Verbreitungsgefahr der ansteckenden Krankheiten und der Schaden der Thiere durch Eisenbahnwagen und Schiffe, welche zu deren Beförderung gedient haben.

In Erwägung, daß die regelmäßigen Desinfektionen genannter Transportmittel ein wesentliches Vorhugungsmittel gegen solche Verbreitung bilden,

wird folgendes verordnet:

I.

Reinigung und gewöhnliche Desinfection der Eisenbahnwagen, welche zum Transport des gesunden Stallviehs gedient haben.

Art. 1. Auf jeder Station, auf welcher ein Viehwagen, ein offener oder geschlossener Wagen angeladen worden ist, der zum Transport thierischer Abfälle in ganzen Wagenladungen gedient hat, ist innerhalb 24 Stunden die Reinigung und gewöhnliche Desinfection dieses Wagens vorzunehmen.

Art. 2. Bei regelmäßigen Transporten, wenn die Thiere keinerlei Verdacht von Ansteckungskrankheiten erregen, ist die Desinfection des Wagens in folgender Weise zu bewirken:

- a) die Streu- und die Dungstoffe sind sorgfältig anzufegen,
- b) der Boden und die Wände, besonders in den Ecken und Fugen, sind abzukratzen,
- c) die Wagen sind von Innen und Aussen mit Bürsten reichlich mit Wasser und, wo dieses mangelt, mit einer Lösung von Aetznatron im Verhältniß von 5 gr auf das Liter, abzusputzen,
- d) sodann sind die Wagen von neuem anzufegen,
- e) der Boden und die Wände des Wagens sind mit Kalkmilch (bereitet aus 50 Theilen guten Kalks und 50 Theilen Wassers) zu bestreichen.

Außerdem sind die Ladebühnen und alle Räume, welche zum Aufenthalt der Thiere gedient haben, die Wege, welche diese innerhalb der Stationen durchlaufen haben, die beweglichen Brücken und alle Geräthe, welche zum Ein- und Ausladen gedient haben, durch Fortschaffung des Düngers, Ausfegen und Waschen zu reinigen.

Art. 3. Die Reinigung und Desinfizierung der Wagen muß für gewöhnlich an der Ausladestation erfolgen. Wenn dies nicht möglich ist, so sind die Wagen leer und mit Plombe verschlossen hinten an den Zügen anzukuppeln und in kürzester Zeit an eine Nachbarstation zur Reinigung zu befördern.

Art. 4. Bei der Verladung der Thiere ist an dem Wagen ein Zettel mit der Aufschrift: Station (Abgangsstation) „Zu desinfizieren bei Ankunft“ aufzukleben.

Nachdem bei Ankunft die Thiere ausgeladen und die erforderliche Reinigung und Desinfizierung ausgeführt ist, ist ein anderer Zettel mit der Aufschrift: Station (Ankunfts- oder Desinfizierungsstation) „desinfiziert“ aufzukleben.

Art. 5. Die Reinigung und Desinfizierung ist bei Stallvieh, als Pferden, Rindvieh, Schafen und Schweinen sowohl bei Transporten in Wagenladungen als auch bei Stückgut anzuführen.

Bei Hühnern, Tauben und anderen lebenden Hansthiere, lebendem Wild sowie kleinen Thieren und kleinem Stallvieh, wie solches im Art. 82 der Tarife verzeichnet ist, sind nur ganze Wagenladungen zu desinfizieren.

II.

Besondere Reinigung und Desinfection von Eisenbahnwagen, welche zum Transport von Stallvieh gedient haben, das von Ansteckungskrankheiten befallen ist.

Art. 6. Wenn bei Ankunft einer Ladung Stallvieh sich ein todtcs Thier findet, dessen Tod nicht offenbar durch irgend einen Zufall herbeigeführt ist, oder wenn beim Ausladen des Viehs am Bestimmungsorte Grund zu der Annahme vorliegt, daß einzelne Thiere von ansteckenden Krankheiten oder Seuchen befallen sind, so hat der Stationschef davon sofort den Ortsbürgermeister in Kenntniß zu setzen und inzwischen anzuordnen, daß die todtcn, kranken und verdächtigen Thiere mit denjenigen, welche sich in demselben Eisenbahnwagen befinden, darin so lange vollständig getrennt bleiben, bis die Sanitätsbehörde Gelegenheit gehabt hat, ihre Mafregeln zu treffen.

Art. 7. Nachdem die Sanitätsbehörde das Vorhandensein von Thieren, welche von Seuchen befallen sind, in einem Viehwagen festgestellt hat, ist der Wagen mit den von jener Behörde angeordneten Vorsichtsmafsregeln auszuladen und unter ihrer Aufsicht in folgender Weise zu reinigen und zu desinfizieren:

- a) die Streu und der Dnnng sind auszufegen,
- b) der Wagen ist von innen und außen mit Bürsten unter reichlicher Verwendung von Desinfektionslösung, die man durch Auflösung von anderthalb Theilen Korrosivsublimat und fünf Theilen Salzsäure in tausend Theilen Wassers erhält, abzuwaschen,
- c) der Boden und die Wände sind besonders in den Ecken und Fugen auszukratzen und von neuem auszufegen und
- d) abermals mit einer Lösung von Korrosivsublimat, wie oben, auszuwaschen.

Die Streu und die Dnnngstoffe sind zu verbrennen und nach Anweisung der Sanitätsbehörde zu vergraben.

Die Ladebühnen und alle Ränne, welche zur Aufnahme der Thiere gedient haben, Wege, auf welchen sie im Innern der Stationen gelanfen sind, die beweglichen Brücken und alle Geräthe, welche beim Ein- und Ausladen heutzut sind, sind mit der Sublimatlösung, wie oben, zu desinfiziren.

III.

Art. 8–11 enthalten ähnliche Bestimmungen für die Desinfektion von Schiffen, auf welchen Vieh befördert ist.

IV.

Art. 12. Wer die ihm ohliegende Pflicht der Anordnung, Ueberwachung oder Ausführung einer Desinfektion nach der gegenwärtigen Verordnung übertritt, wird nach Bestimmung des Art. 60 des Gesetzes über den Schutz der öffentlichen Gesundheit mit Geldstrafe bis zu 500 Lire und mit Gefängniß von einem bis zu sechs Monaten bestraft.

Die gleiche Strafe trifft die Verwaltungen von Eisenbahnen und die Schiffsrhedereien, auf deren Linien oder Schiffen eine Uebertretung der gegenwärtigen Verordnung ermittelt wird, und die örtlichen Sanitätsbehörden, welche nicht spätestens innerhalb 12 Stunden dem Ersuchen um Einschreiten an Ort und Stelle entsprechen.

Art. 13. Die Ueberwachung der Ausführung gegenwärtiger Verordnung wird außer den im Ministerium der öffentlichen Arbeiten angestellten Beamten, die sie kraft Gesetzes vom 20. März 1865 ausüben, und den Beamten des Marineministeriums, auch den örtlichen Sanitätsbehörden übertragen, welche freien Zutritt zu den Landungsplätzen haben, an welchen das Ein- und Ausladen der Thiere vorgenommen wird.

Die örtlichen Behörden können sich erforderlichen Falls auch der Dienste der Aerzte der Eisenbahnen und Marineverwaltung selbst bedienen.

Rußland. Kaiserlicher Erlaß vom ^{27. Mai}_{8. Juni} 1891, betr. das Berner internationale Uebereinkommen betr. den Eisenbahnfrachtverkehr.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 5./17. August 1891.

Die russische Regierung tritt dem am 2./14. Oktober 1890 von ihren Bevollmächtigten in Bern unterzeichneten internationalen Uebereinkommen betr. den Eisenbahnfrachtverkehr in seinem ganzen Umfange bei. Die in Folge dessen nothwendig gewordenen Ergänzungen und Aenderungen des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes und des bürgerlichen Gesetzbuchs werden angeordnet.

Kaiserlicher Erlafs vom ^{31. Mai}_{12. Juni} 1891, betr. Bau einer Nebenbahn durch die Schuja-Iwanowaer Eisenbahngesellschaft.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 17./29. Juli 1891.

Die genannte Eisenbahngesellschaft wird zum Bau und Betrieb einer 18 Werst langen Nebenbahn für öffentliche Benutzung von der Station Ermolin nach der Ortschaft Sereda-Upin ermächtigt. Das auf 350 000 Kreditrubel berechnete Anlagekapital wird der Gesellschaft von örtlichen Interessenten unter folgenden Bedingungen vorgeschossen: a) der Bau muß binnen $1\frac{1}{2}$ Jahren fertig gestellt sein; b) während des Baues und der ersten 3 Betriebsjahre werden Zinsen nicht gezahlt, danach 2 pCt. jährlich und Tilgungsbeträge in solcher Höhe, daß der Vorschuß in 23 Jahren zurückgezahlt ist. Die Tarife sollen für diese Nebenbahn die gleichen sein, wie für die Hauptbahn. Aus den Betriebseinnahmen der Nebenbahn sollen an die Regierung gezahlt werden: $\frac{1}{3}$ pCt. der Roheinnahme zur Deckung der Kosten der Regierungsaufsicht über die Betriebsverwaltung, ein noch festzustellender jährlicher Betrag zur Deckung der Kosten der Eisenbahnpolizei, 15 Rbl. für 1 Jahr und 1 Werst Bahnlänge zur Unterhaltung der Eisenbahnschulen, ferner ein jährlicher Beitrag zur Unterhaltung des Eisenbahninvalidenhauses Kaiser Alexander II. Der letztere Beitrag soll nach Maßgabe der Bahnlänge und der Beiträge der übrigen Eisenbahnen des Reiches bemessen werden.

Kaiserlicher Erlafs vom 3./15. Juni 1891, betr. die Erhöhung des Obligationenkapitals der Losowo-Sewastopoler Eisenbahngesellschaft.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom ^{30. Juli}_{11. August} 1891.

Zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen, sowie zur Verbesserung der Bahnanlagen, Vermehrung der Betriebsmittel u. s. w. sind der Gesellschaft seitens der Regierung Vorschüsse im Betrage zu 7 738 000 Rbl. gewährt worden. Dieser Betrag soll nunmehr dem Obligationenkapital der Gesellschaft zugerechnet werden in der Weise, daß die Regierung die dafür auszugebenden Obligationen behält und die Gesellschaft verpflichtet ist, soweit die Betriebsüberschüsse dies ermöglichen, $4\frac{1}{2}$ pCt. Zinsen, sowie die Tilgungsbeträge an die Regierung zu zahlen.

Kaiserlicher Erlafs vom 3./15. Juni 1891, betr. den Bau der Bahn Kursk-Woronesch und das Legen des zweiten Geleises auf der Strecke Kursk—Kiew.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 17./29. Juli 1891.

Der Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft wird der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Kursk nach Woronesch (Station der Linie Gryäsi—Rostow) sowie der Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Kursk—Kiew übertragen. Das für diese Bauten erforderliche Kapital hat die Gesellschaft durch Ausgabe von Obligationen zu beschaffen; die Regierung übernimmt für diese Obligationen Zinsgewähr. Dem Staate wird das Recht eingeräumt, die gesammten Linien der Kursk-Kiewer Eisen-

hahngesellschaft jederzeit verkaufen zu dürfen und zwar zu einem nach Maßgabe der Reineinnahmen der letzten 7 Jahre festzustellenden Preise. Findet der Ankauf vor Ablauf von 15 Jahren nach Eröffnung der Linie Knrsk—Woronesch statt, so soll für diese Linie die Bausumme, für welche Zinsbürgschaft übernommen ist, gezahlt werden.

Verordnung vom 4./16. Juni 1891, betr. die Unterhaltung und den Gebrauch des Rollmaterials der für die öffentliche Benutzung bestimmten russischen Eisenbahnen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom $\frac{23. \text{Jnli}}{4. \text{August}}$ 1891.

In Gemäßheit des Art. 166 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Jnni 1885 (vgl. Archiv 1885, S. 643 n. ff.) werden Vorschriften über die Unterhaltung und die Benützung der Lokomotiven und Wagen der mit Dampf betriebenen Eisenbahnen, über die an das Personal bezüglich der Dienstdauer und der Ausbildung zu stellenden Anforderungen n. s. w. erlassen. Bezüglich des Dienstes des Lokomotivpersonals wird bestimmt, daß in je 24 Stunden mindestens 8 Stunden ununterbrochener Ruhe und im Verlaufe von je 10 Tagen dienstlicher Beschäftigung nicht weniger als 120 dienstfreie Stunden gewährt werden sollen. Die ununterbrochene Anwesenheit des Personals auf einer vor dem Zuge befindlichen Lokomotive soll 12 Stunden nicht überdauern, einschließlich der Aufenthalte auf den Stationen. Unter besonderen örtlichen Verhältnissen kann letzteres Maß mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf 16 Stunden erhöht werden.

Weiter werden Bestimmungen über die Prüfung der Lokomotivkessel, die zeitweilige Untersuchung der Lokomotiven und Wagen, die Ausstattung derselben n. s. w. getroffen.

Kaiserlicher Erlaß vom 11./23. Juni 1891, betr. die Beleihung der Getreidesendungen durch die kaiserliche Bank und die Eisenbahnen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 9./21. Jnli 1891.

Durch kaiserliche Erlasse vom 14. 26. Jnni 1888 und vom $\frac{24. \text{Januar}}{5. \text{Februar}}$ 1889 wurden die kaiserliche Bank und die Eisenbahnen ermächtigt, Vorschüsse auf Getreidesendungen gegen Verpfändung der letzteren zu gewähren (vgl. Archiv 1888, S. 923 und 1889, S. 462) und zwar zunächst auf die Dauer von 3 Jahren. Die Gültigkeitsdauer der betreffenden Bestimmungen wird durch vorherbezeichneten Erlaß bis zum 1. Jnli 1894 ausgedehnt. Zugleich werden die Bestimmungen über die Höhe der zu leistenden Vorschüsse und die dafür zu erhebenden Gebühren theilweise abgeändert.

Kaiserlicher Erlafs vom 11./23. Juni 1891, betr. den Bau einer Eisenbahn von Rjasan nach Kasan und Erweiterungen der Eisenbahn Moskau-Rjasan.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 30. Juli
11. August 1891.

Mit der Moskau-Rjasaner Eisenbahngesellschaft ist ein Abkommen getroffen, nach welchem sich dieselbe zu folgenden Ausführungen verpflichtet: a) Bau einer Eisenbahn von Rjasan über Saransk und Alatür nach Kasan; b) Bau von Zweighahnen von der Station Kolomna der Eisenbahn Moskau-Rjasan nach der Ortschaft Osera auf dem linken Okanfer und von der Station Porowo nach dem Moskaner Schlachthofe und weiter his zum Ufer der Moskwa, c) Herstellung von Getreidespeichern auf den Stationen Moskau und Kolomna und Elevatoren auf den Stationen Saransk und Rjasan. Weiter verpflichtet sich die Gesellschaft noch zur Ausführung verschiedener kleinerer, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer Bahn erforderlichen Erweiterungshauten und zur Vermehrung ihres Bestandes an Betriebsmitteln. Die Geldmittel für diese Ausführungen sollen durch eine Obligationenanleihe, deren Verzinsung und Tilgung vom Staate gewährleistet wird, angebracht werden. Die Regierung behält sich dabei das Recht vor, die Obligationen für sich zu behalten und der Gesellschaft das Geld zu überweisen.

Kaiserlicher Erlafs vom 15./27. Juni 1891, betr. Bau einer Eisenbahn von Wladikawkas nach Petrowsk und Erweiterung der Wladikawkaser Bahn.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 17./29. Juli 1891.

Der Wladikawkaser Eisenbahngesellschaft wird der Bau einer Eisenbahn von Wladikawkas oder einer anderen Station der Wladikawkaser Eisenbahn (Rostow-Wladikawkas) nach der Stadt Petrowsk am Kaspischen Meere, ferner der Bau einer Nebenbahn von der Station „Mineralwasser“ über Pyatigorsk und Essentuki nach Kislowodsk (Sauerwasser) übertragen. Die genannte Gesellschaft übernimmt ferner die Ausführung einer Erweiterung ihrer Station Noworossisk (am Schwarzen Meer) und verpflichtet sich, auf Erfordern der Regierung eine Dampfschiffahrt auf dem Kaspischen Meere einzurichten. — Die Eisenbahn nach Petrowsk soll binnen 18 Monaten, die nach Kislowodsk binnen 2 Jahren fertig gestellt sein. Die Mittel zur Deckung der Baukosten sollen der Gesellschaft his zur genauen Feststellung des Bedarfs vorschufsweise von der Regierung gewährt und demnächst dafür eine Obligationenanleihe aufgenommen werden, für welche der Staat Zinsbürgschaft übernehmen wird.

Kaiserlicher Erlafs vom 15./27. Juni 1891, betr. den Bau von schmalspurigen Nebenbahnen seitens der Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 30. Juli
11. August 1891.

Der Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft wird der Bau und Betrieb folgender schmalspurigen, eingleisigen Nebenbahnen übertragen: von der Station Korenewo

nach der Stadt Rül'sk, von derselben Station nach der Stadt Sndach, von Station Konotop über Krolewetz nach Pirogowka am Desnaflusse, mit Hafenanlage am linken Ufer dieses Flusses und mit Abzweigung nach der Sebosten'schen Staaspulverfabrik, ferner von Station Kruta nach Tschernigow mit Hafenanlage am linken Ufer des Desnaflusses und von Station Kruta über Priluka nach Pirjatin. Die Geldmittel für diese Bauten sollen durch eine Obligationenanleihe beschafft werden, für deren Verzinsung und Tilgung die Regierung Bürgschaft übernimmt.

Verordnung vom 12./24. Juli 1891, betr. Vergünstigungen für weibliche Aerzte bei Benutzung der Eisenbahnen.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 17./29. Juli 1891.

Alle Vergünstigungen, welche den Aerzten und Thierärzten bezüglich der Benutzung von Güter- und Dienstzügen zugestanden sind (vgl. Archiv 1885, S. 720), sollen auch den weiblichen Aerzten zugewillt werden.

Kaiserlicher Erlafs vom 5./17. Juli 1891, betr. den Bau einer Nebenbahn von Orenburg nach Ietzka.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 3./15. September 1891.

Die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer etwa 70 Werst langen, vorzugsweise zur Beförderung von Salz bestimmten Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Orenburg nach Ietzka wird einer zu diesem Zwecke noch zu bildenden Aktiengesellschaft ertheilt. Für die Verzinsung und Tilgung des von dieser Gesellschaft anzubringenden Anlagekapitals, dessen Höhe nach Feststellung der Entwürfe und Vorlage des Kostenanschlages seitens des Ministers der Verkehrsanstalten festgestellt werden soll, übernimmt die Regierung keine Gewähr.

Kaiserlicher Erlafs vom 7./19. Juli 1891, betr. den Betrieb der Nikolaibahn.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 12./24. September 1891.

Mit der Grofsen Russischen Eisenbahngesellschaft ist ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem dieser Gesellschaft der schon in ihren Händen befindliche Betrieb der dem Staate gehörigen Nikolaibahn (St. Petersburg—Moskau) bis zum Jahre 1952 übertragen wird. In dem Vertrage sind ins Einzelne gehende Bestimmungen über die der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen getroffen. Vom Jahre 1900 ab steht der Regierung das Recht zu, die Bahn jederzeit gegen Schadloshaltung der Gesellschaft in eigenen Betrieb zu übernehmen. Wenn höhere staatliche Rücksichten eine frühere Uebernahme erfordern sollten, so mufs die Gesellschaft dies gegen Entschädigung ebenfalls zulassen. Die Gesellschaft zahlt aus ihrem Reingewinn jährlich 7200000 Rbl. an den Staat zur Verzinsung des von letzterem für die Herstellung der Bahn angebrachten Obligationenkapitals. Bleibt nach Zahlung des genannten Betrages und der Zinsen für die Aktien und Obligationen der Gesellschaft noch ein Reingewinn, so erhält davon der Staat noch einen Antheil, dessen Höhe u. A. auch von dem Ergebnifs der übrigen Linien der Grofsen

Russischen Eisenbahngesellschaft abhängig gemacht ist. In dem Vertrage werden zugleich auch Bestimmungen über die Beilegung der aus dem früheren Vertrage herrührenden Streitigkeiten zwischen Staat und Gesellschaft getroffen. Letztere zahlt danach im Wesentlichen einen einmaligen Betrag von 15 Millionen Rubel an den Staat.

Verordnung, betr. die von den Eisenbahnen zu erhebenden Nebengebühren.

Veröff. in der Zeitschr. d. Min. d. Verk. vom 2. 14. Juli 1891.

Unter Aufhebung aller früheren Bestimmungen werden neue Vorschriften über die Höchstsätze der von den Eisenbahnen außer dem eigentlichen Frachtgelde zu erhebenden Gebühren für Stationskosten, Verwiegen, Aufbewahren von Gütern, Auf- und Abladen u. dergl. veröffentlicht.

88°

Malbins.



Bücherschau.

Besprechungen.

Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung. Zweiter Band. Herausgegeben von Dr. Victor Röhl, Generaldirektionsrath der österreichischen Staatsbahnen unter redaktioneller Mitwirkung des Oberingenieurs Carl Wurmb, Vorstand des steiermärkischen Landeseisenbahnamts. Dritter Band. Herausgegeben von Dr. Röhl unter redaktioneller Mitwirkung der Oberingenieure F. Kienesperger und Ch. Lang. Beide Bände in Verbindung mit zahlreichen Mitarbeitern. Betrieb bis Fahrgeschwindigkeit. Mit 818 Originalholzschnitten, 18 Tafeln und 3 Eisenbahnkarten. Wien 1890/1891. Preis des Bandes M. 10.

Der erste Band dieses Werkes, welcher im Herbst 1889 veröffentlicht wurde, ist im vorigen Jahrgang dieser Zeitschrift S. 147 ff. angezeigt. Der zweite Band erschien im Sommer 1890, der dritte im Sommer 1891, den folgenden Band stellt die Verlagsbuchhandlung schon für Ende 1891 in Aussicht. Sie beabsichtigt nunmehr auch eine Lieferungs Ausgabe in einzelnen Heften zu veranstalten und das Werk so zu fördern, dafs demnächst die Lieferungen in regelmässiger Folge erscheinen. Es wird dies die Beschaffung wesentlich erleichtern. Ueber den Plan, über Herstellung und Ausstattung dieser Encyklopädie ist in der Anzeige des ersten Bandes das Nähere mitgetheilt. Auch in den beiden vorliegenden Bänden tritt besonders die mühevollen Thätigkeit des Herausgebers hervor, welcher gleichzeitig sein fleissigster Mitarbeiter ist.

Aus den vorliegenden drei Bänden, welche wohl reichlich den dritten Theil des Gesamtwerkes umfassen — denn dafs dieses nur fünf Bände stark werden sollte, wie ursprünglich in Aussicht genommen, erscheint höchst unwahrscheinlich — läfst sich ein allgemeines Urtheil über die Ausführung des Planes bilden. Nachdem die Kritik das Werk durchweg mit grossem Wohlwollen begrüfst hat, ein Wohlwollen, welches ich

theile, möchte ich gleichwohl mit einigen grundsätzlichen Bedenken nicht länger zurückhalten, welche den Herausgeber vielleicht bestimmen, in den späteren Bänden einige Aenderungen seiner bisherigen redaktionellen Thätigkeit eintreten zu lassen. Ich bin zunächst der Meinung, daß die technischen Artikel sich strenger auf das Eisenbahngebiet beschränken müßten. Aufsätze rein physikalischen Inhalts sucht doch gewiß niemand in einer Eisenbahncyklopädie und bei den Eisenbahntechnikern, welche das Buch benutzen, darf man voraussetzen, daß sie die nöthigen Elementarkenntnisse besitzen, sie jedenfalls aus einem solchen Sammel- und Nachschlagewerke sich nicht erwerben wollen. Als Beispiel einer viel zu breiten und umfassenden Behandlung mögen die Artikel über Dampf und die damit zusammengesetzten Worte dienen, deren sich folgende auf S. 836 bis 944, d. h. auf 108 Seiten finden: Dampf, Dampfarbeit, Dampfeylinder (12 Seiten), Dampfdom, Dampfentwicklung der Lokomotive, Dampfhämmer, Dampfhalten, Dampfkessel (26 Seiten), Dampfkesselexplosionen, Dampfkesseluntersuchung, Dampfkolben, Dampfbläutwerke, Dampfleitungsrohre, Dampfangel, Dampfmanter, Dampfmaschine, Dampfpeife, Dampfregulator, Dampfsammeln, Dampfsammelrohre, Dampfsammler, Dampfschieber, Dampfschneeschanfeler, Dampfsparer, Dampfstrahlpumpen, Dampfstraßenbahnen (11 Seiten), Dampfstreuorrichtung, Dampfverbrauch der Lokomotiven, Dampfwagen. In einem späteren Bande wird doch wohl die Lokomotive noch besonders bearbeitet werden. Artikel über Elektrizität, über galvanische Elemente wird man in einer Encyklopädie des Eisenbahnwesens überhaupt schwerlich erwarten. Der Leser wird vollständig befriedigt sein, einen solchen über „elektrische Eisenbahnen“ zu finden. In diesen Beziehungen wäre also weniger und knapper besser gewesen und eine weise Beschränkung auf das Eisenbahngebiet im engeren Sinne würde sich empfohlen haben. Der Herausgeber selbst ist ja nicht Techniker, und er hat mit seinen technischen Mitarbeitern bei der Redaktion insofern Unglück gehabt, als die hervorragenden Fachmänner, welche sich anfänglich mit ihm vereinigt hatten, theils gestorben sind, theils sich später zurückgezogen haben. So ist Dr. Röll nun auf Hilfskräfte angewiesen, welche nach dem zweiten Bande wieder gewechselt und vor dem Gebrauch des Rothstifts vielleicht zu grosse Scheu gehabt haben. Unter solchen Verhältnissen ist eine gleichmäßige knappe Behandlung der technischen Fragen nach einheitlichen Grundsätzen allerdings sehr erschwert.

Dieser Fehler tritt bei den Artikeln, welche die übrigen Seiten des Eisenbahnwesens behandeln, nur vereinzelt hervor, in diesen wird das Eisenbahngebiet selten verlassen, auch sind die Verfasser meist bemüht, alle Länder, in welchen eine Einrichtung besteht, gleichmäßig zu berück-

sichtigen, stets die neuesten und zuverlässigsten Angaben zu bringen und überhaupt nach den besten Quellen zu arbeiten. Diese Quellen werden dann allerdings oft recht eingehend benutzt; aber man erwartet in einer Encyclopädie ja auch nicht lauter Originalbeiträge in dem Sinne, daß sie durchweg auf eigenen selbständigen Studien beruhen müßten.

Leider tritt aber bei dem Fortschreiten des Werkes der sozusagen innere Fehler mehr und mehr in die Erscheinung, daß es nicht nach einem auch in den Einzelheiten fertig vorliegenden, reiflich durchdachten Plane bearbeitet ist, der Herausgeber — vielleicht nothgedrungen — sozusagen von der Hand in den Mund arbeitet. Es fehlt also nicht an Wiederholungen und auch nicht an Widersprüchen. Neben recht schwachen Leistungen (als solche fallen besonders viele der Beiträge von Haushofer und von Ziffer auf, man lese z. B. den Artikel: Betriebssystem) finden sich ausgezeichnete Abhandlungen (z. B. über Enteignungsrecht von Gleim). Unter verschiedenen Stichwörtern wird nicht selten derselbe Gegenstand und nicht immer nach gleichen Gesichtspunkten behandelt. Um nur ein Beispiel herauszugreifen, so findet sich Band II S. 556 ein Artikel: Bezirkseisenbahnräthe, in welchem Dr. Ziffer nach bekannten, aber nicht angeführten Quellen die preussischen Bezirkseisenbahnräthe behandelt und dabei allerhand Einzelheiten über die einem steten Wechsel unterworfenen Zusammensetzung der Bezirkseisenbahnräthe giebt, welche m. E. in eine Encyclopädie überhaupt nicht gehören. In Band III S. 1212 ff. veröffentlicht Dr. Röll einen sehr erschöpfenden und übersichtlichen Artikel unter dem Stichwort: Eisenbahnbeiräthe, in welchem er allerdings auf den vorgedachten Artikel verweist, aber doch vieles aus diesem wiederholen muß. Wäre es da nicht besser gewesen, unter dem Stichwort: Bezirkseisenbahnräthe einfach auf den Artikel: Eisenbahnbeiräthe zu verweisen? Meiner Meinung nach enthält die Encyclopädie überhaupt viel zu viele Stichworte. Es herrscht ja heutzutage bei fast allen encyclopädischen Werken das Bestreben, möglichst viel Stichworte zu bringen. Wenn Meyer in seinem Konversationslexikon sagen wir 10 000 Artikel aufzählt, so kündigt Brockhaus für die nächste Auflage 11 000 an. Eine solche Zersplitterung des Stoffes scheint allerdings den Neigungen des Leserkreises zu entsprechen. Ich habe mich mit ihr gleichwohl bis jetzt nicht befreunden können. Die vielen grundsätzlichen Bedenken gegen solche Sammelwerke, der schwere Vorwurf vor allem, den man gegen sie erhebt, daß sie zur Verflachung der Bildung, zur Förderung der Halbbildung wesentlich beitragen, werden m. E. durch diese Art der Verhackstückung in sich zusammenhängender Gegenstände wesentlich verstärkt. Am wenigsten aber läßt sich m. E. ein derartiges Auseinanderziehen in einem Werke rechtfertigen, welches auf wissenschaftlichen Charakter Anspruch er-

hebt. So wird denn auch in den beiden vortrefflichen Wörterbüchern des Verwaltungsrechts (von Stengel) und der Staatswissenschaften (von Conrad, Elster u. G.) nach anderen Grundsätzen verfahren. Jeder Artikel bildet dort ein selbständiges, einheitliches Ganzes. Bei Stengel (Conrad ist noch im Erscheinen begriffen) finden sich die Stichwörter in dem alphabetischen Inhaltsverzeichniss am Schlufs des Werkes. Wenn es zu einer zweiten Auflage der Eisenbahncyklopädie kommt, und der Herausgeber das abgeschlossene Werk vor sich sieht, entschließt er sich vielleicht, unbekümmert um den Geschmack des Publikums, auch seinerseits diese Grundsätze anzunehmen. M. E. würde dadurch das Werk ganz außerordentlich gewinnen, und nicht der geringste Gewinn würde eine wesentliche Zusammendrängung des Stoffes sein. — Noch eine Aeußerlichkeit. Die bisherigen drei Bände haben fortlaufende Seitenzahlen; Band III schließt mit S. 1516! Band II fängt mitten in einem Artikel, ja einem Satze, Band III allerdings mit einem neuen Stichwort, aber ganz oben auf der Seite und ohne jegliche Ueberschrift an. Hohe Seitenzahlen, die in die Tausende gehen, sind sehr unbequem beim Zitiren, da man ja doch die Bände mit zitiren muß, und eine derartige Einrichtung des Drucks ist mindestens nicht schön.

Ich halte das Werk Rölls für eine keineswegs vollkommene Lösung der schwierigen Aufgabe, die sich der Herausgeber gestellt hat; aber für eine Lösung, wie sie beim ersten Angriff einer so schwierigen Aufgabe, und bei der Störung des ursprünglichen Arbeitsplanes durch so viele widrige äußere Umstände, besser von einem Manne kaum erwartet werden konnte. Und so zweifle ich auch nicht, daß das Werk auch in der nun einmal vorliegenden Gestalt in den Kreisen aller derer, die sich mit dem Eisenbahnwesen beschäftigen, Nutzen bringen wird.

v. d. L.

Odrich, O., in Friedenau bei Berlin. 1. Zur Reformfrage des Personentarifs der Eisenbahnen in Deutschland. Hamburg 1891, Verlagsanstalt und Druckerei Act.-Ges. vormalig J. F. Richter.

Hoffmans, L. 2. Ist der Engel'sche Zonentarifvorschlag durchführbar? Berlin 1891, Puttkammer & Mühlbrecht.

Die seit Langem auf der Tagesordnung stehende Frage der Reform der Personentarife hat eine zahlreiche Literatur hervorgerufen, zu welcher auch die beiden vorliegenden Schriften gehören. Dieselben begegnen sich darin, daß sie den Engel'schen Zonentarifvorschlag bekämpfen, allerdings in verschiedener Weise. Odrich bringt sehr beachtenswerthe Gründe gegen die praktische Durchführung des Zonentarifs, insbesondere weist er darauf

hin, dafs, wenn wirklich die von den Anhängern des Zonentarifs erhoffte Verkehrssteigerung einträte, dadurch ganz erhebliche Mehrkosten mit Nothwendigkeit entstehen würden, und dafs der Zonentarif in erster Reihe den Vergnügungsreisenden, viel weniger den Geschäftsreisenden zu Gute kommen würde, ja diese unter Umständen theurer fahren würden als jetzt. Ferner legt Odrich dar, dafs der österreichische und ungarische Zonentarif zwar für die dortigen Bahnen eine bedeutende Tarifiermäfsigung bedeutet habe, dafs aber deren Anwendung auf den preussischen Staatsbahnen vielfach, namentlich auch in dem wichtigen Nahverkehr zu bedeutenden Tarifierhöhungen führen würde. Odrich schlägt dann vor, einen einfachen Kilometertarif mit 2, 4, 8 g für die III., II. und I. Klasse einzuführen. Daneben sollen Kilometerhefte ausgegeben werden mit 5 pCt. Ermäfsigung bei 500 km, 10 pCt. bei 1000 km, 15 pCt. bei 2000 km, 25 pCt. bei 5000 km Fahrt in einem Jahr. Diese sollen namentlich für die Geschäftsreisenden Vortheile bringen, indefs würde der Inhaber gezwungen sein, bei jeder Reise, wie gewöhnlich, am Schalter eine Fahrkarte zu nehmen, welche dann mit Abschnitten aus dem Kilometerheft bezahlt würde. An Stelle der Zeitkarten und Arbeiterkarten sollen Blocks mit 100 Fahrscheinen gegen entsprechenden Rabatt verkauft werden. Freigepäck soll wegfallen, für Schnellzüge soll in allen Klassen ein Zuschlag von 5 g für 10 km erhoben werden. Odrich berechnet hiernach einen Ausfall von 40 Millionen Mark für die preussischen Staatsbahnen und hofft, dafs derselbe durch Verkehrsvermehrung bald ausgeglichen werden würde.

Wenn sich auch gegen diese Vorschläge Vieles einwenden läfst, insbesondere die Einführung der Kilometerhefte, welche auch schon von anderen Seiten vorgeschlagen ist, auf Schwierigkeiten in der Durchführung stösst und als eine befriedigende Lösung der Reformfrage nicht angesehen werden kann, so zeigt die Odrich'sche Schrift immerhin Ueberlegung und Sachkunde. Ein gleiches läfst sich von dem zweiten oben erwähnten Schriftchen von Hoffmans nicht sagen. Wenn Hoffman's z. B. ausführt, dafs bei Einführung des Engel'schen Zonentarifs der ganze Güterverkehr, ja auch der Briefverkehr der Post in einen Gepäckverkehr sich verwandeln würde, und alles durch Blitzzug an Ort und Stelle geschafft werden müfste, so fehlt ihm selbst die oberflächlichste Kenntnifs des Eisenbahnverkehrs und der dafür geltenden Bestimmungen. In gleicher Weise bedenklich sind seine Ausführungen über die Eisenbahnselftkosten und manches andere. Dafs daneben auch manches Treffende gegen den Zonentarif vorgebracht wird, kann an der Beurtheilung im Ganzen nichts ändern, die Polemik gegen denselben bleibt ohne Werth, weil sie von nutztreffenden Grundlagen ausgeht. *Ulr.*

Friedrichsen, königl. Landmesser. Tabellen zur Berechnung der Flächeninhalte, der Terrainbreiten und der Böschungsbreiten der Querprofile bei Wege- und Grabenbauten. Berlin, Decker's Verlag. 1891.

Das Werk soll zur Erleichterung der Berechnung der im Titel genannten Größen bei wagerechtem oder wenig geneigtem Gelände dienen. Es enthält drei Tabellen. Die erste giebt die Flächeninhalte der Querschnitte für 17 Kronen- oder Sohlenbreiten (von 0,30 bis 2,50 m) bei einer Höhe von 0,00 bis 6,00 m (in Stufen von einem Centimeter wachsend) an; ferner für 15 Kronen- oder Sohlenbreiten (von 3,00 bis 10,00 m) bei einer Höhe von 0,00 bis 10,00 m (in Stufen von 5 cm wachsend) und zwar beide Abschnitte für einfache und für eineinhalbfache Böschungsanlage; schliesslich die Geländebreiten für dieselben Querschnitte. Die zweite Tabelle enthält die Flächeninhalte und Geländebreiten der Querschnitte für die ersterwähnten 17 Kronen- oder Sohlenbreiten und die von 0,00 bis 6,00 m centimeterweise fortschreitenden Höhen bei zweifacher, zweieinhalbfacher und dreifacher Böschungsanlage. Die dritte Tabelle giebt die Böschungsbreiten des halben Querschnittes bei einfacher, eineinhalbfacher, zweifacher, zweieinhalbfacher und dreifacher Böschungsanlage bei centimeterweise abgestuften Höhen von 0,00 bis 10,00 m. Die Tabellen umfassen 218 Seiten in Großoktav. Die Anordnung ist übersichtlich, der Druck klar, das Papier sehr kräftig. Es wäre vielleicht zweckmässig gewesen, die Tabelleuummer mit kurzer Inhaltsangabe auf den einzelnen Seiten auszubringen, um das Auffinden der gesuchten Grösse zu erleichtern.

Das Buch erscheint geeignet, die Arbeit des mit dem Entwerfen und Berechnen von Erdkörpern beschäftigten Technikers wesentlich abzukürzen und wird daher ohne Zweifel Vielen willkommen sein. — Z. —

Scharowsky, C., Zivilingenieur in Berlin. Säulen und Träger. Tabellen über die Tragfähigkeit eiserner Säulen und Träger. Leipzig und Berlin, 1890.

Dieses Heftchen bildet einen Auszug aus dem vom Verfasser im Auftrage des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller herausgegebenen (im Archiv mehrfach besprochenen) Musterbuch für Eisenkonstruktionen. Es soll in erster Linie den Bauhandwerkern, Eisenhändlern u. a. als Hilfsmittel zur Beurtheilung der Tragfähigkeit vorhandener Säulen und Träger, sowie auch als Rathgeber bei Bestimmung der Abmessungen dienen, welche eiserne Säulen und Trägern bei gegebenen

Lasten erhalten müssen. Die kleine Tahellensammlung dürfte sich in manchen Fällen auch für den Eisenkonstrukteur als nützlich erweisen.

— Z. —

Schneider, A., herzogl. braunschweig. Bahndirektor. Ueber Gehirgs-eisenbahnen. Quedlinburg und Blankenburg a. H., 1891.

Der Verfasser schildert in der vorliegenden Schrift auf 15 Seiten die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen von den uralten Spurbahnen der Tempelstraßen an bis zur neuesten Zeit, um dann den wesentlichen Unterschied zwischen der nur durch Reihung auf den Schienen haftenden und der durch Eingriff in eine Zahnstange sich fortbewegenden Lokomotiven darzulegen. Nach Besprechung der verschiedenen älteren Zahnstangenbahnen und ihrer Lokomotiven geht der Verfasser sodann auf die Aht'sche Anordnung näher ein, die unter seiner verdienstlichen Mitwirkung — nach Ueberwindung mancher Schwierigkeiten — auf der Harzhahnstrecke Blankenburg-Tanne zum ersten Male und mit gutem Erfolge angewendet worden ist. Die Mittheilungen hierüber sind auch für den Fachmann nicht ohne Interesse, während das Schriftchen im Uebrigen offenbar mehr für ein dem Eisenbahnwesen ferner stehendes Publikum geschrieben ist.

— Z. —

Wandel, K., Ger.-Ass. a. D. u. Assist. d. Dir. d. Firma Fried. Krupp in Essen. Das Patentgesetz vom 7. April 1891 und das Gesetz, betr. den Schutz von Gebrauchsmustern vom 1. Juni 1891. Berlin 1891. Franz Vahlen.

Das Büchelchen enthält in Notizbuchformat auf 65 Seiten den Wortlaut der angegebenen Gesetze, die Verordnung zur Ausführung derselben, die Uebergangsbestimmungen zur Ausführung des Patentgesetzes und die Verordnung, betr. das Berufungsverfahren beim Reichs-Oberhandelsgericht in Patentsachen (abgelöst durch das Reichsgericht). Einleitend ist eine kurze Geschichte der neuen Gesetze mit Hinweis auf die wesentlichsten Neuerungen vorausgeschickt; den Schluß bildet ein Sachregister, neben dem ein Inhaltsverzeichniß nach der Seitenfolge vorhanden ist.

Die in kleineren Druck der einzelnen Paragraphen heergegebenen Erläuterungen sind klar und knapp; der Verfasser zeigt darin, daß er sich den Stoff vollkommen zu eigen gemacht hat.

Nur möchte in der Anmerkung auf S. 27, „der Einspruch kann also auch darauf gestützt werden, daß der Gegenstand der Anmeldung sich ganz oder theilweise mit einer früher angemeldeten (Erfindung) deckt“, statt (Erfindung) zu setzen sein: (patentfähigen Erfindung, welche zur

Zeit der Anmeldung noch nicht veröffentlicht war), da einerseits eine im Ertheilungsverfahren zurückgewiesene Erfindung, weder bisher noch später als Einspruchsgrund dienen kann, und weil andererseits eine früher angemeldete und zur Zeit der Anmeldung schon veröffentlichte Erfindung auch bisher geeignet war, einen Einspruch darauf zu stützen.

Versasser will ein Gebrauchsmuster nicht mehr als neu gelten lassen, wenn eine öffentliche Beschreibung oder im Inlande eine offenkundige Benutzung so stattgefunden hat, „dafs daraus ohne Zuhilfenahme eines weiteren selbständigen Gedankens die Eigenschaften des Modells erkannt werden können“, während § 1 Abs. 2 des Gesetzes nur die Kennzeichen im Vordersatz ohne den Satztheil in „—“ kennt. Die Hineintragung des selbständigen Gedankens in die Auslegung der Neuheit bei der Rechtsprechung (nicht bei der Eintragung) erscheint nicht unbedenklich. Das Verfahren würde dann mit einem — im Gesetze glücklicher Weise nicht vorhandenen — Begriffe zu rechnen haben, der ebenso wenig feststeht, wie der Begriff „Erfindung“ im Patentgesetz. Es wird lediglich im Einzelfalle zu entscheiden bleiben, ob ein beschriebenes oder benutztes Modell derart ist, dafs ihm gegenüber das zu schützende keine neue Gestaltung, Anordnung oder Vorrichtung aufweist (vergl. § 1 Abs. 1).

Das Büchelchen wird jedem ein willkommener Rathgeber sein, welcher sich mit den besprochenen Gesetzen zu befassen hat, sei es in deren Handhabung oder in Anrufung ihres Schutzes.

S—y.

Jonstorff, H., Freiherr Jüptner von, Korrespondent der K. geol. Reichsanstalt, Chemiker der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft u. s. w. *Die Untersuchung von Feuerungsanlagen. Eine Anleitung zur Anstellung von Heizversuchen.* Wien, Pest, Leipzig. A. Hartlebens Verlag 1891. — Preis. Geh. 6 ^{fl.} Eleg. geb. 6,80 ^{fl.}

Der Untersuchung von Feuerungsanlagen auf wissenschaftlichen Grundlagen ist eine recht weite Ausbreitung zu wünschen, einmal aus rein wirtschaftlichen Ersparnisgründen, sodann aber auch zur Beseitigung der in hohem Grade gesundheitsschädlichen und lästigen Folgen einer jeden unzumuthbar betriebenen derartigen Anlage. Diese Folgen werden in der Großstadt oder bei anderweitiger Häufung von Feuerungsstätten in Gestalt von Luftverderbniss zu einem das öffentliche Wohl in so hohem Mafse beeinflussenden Uebel, dafs man demselben nothgedrungen in Bälde mehr Aufmerksamkeit widmen müssen, als bisher. Die Verunreinigung der Luft dürfte in nicht allzu ferner Zeit die gesetzgeberische Thätigkeit in Deutschland nach dem Vorbilde anderer Länder ebenso

herausfordern, wie es hinsichtlich der öffentlichen Gewässer bereits geschehen ist. Der vorliegende Anstofs zur häufigeren Anstellung von Heizversuchen und somit zur Erlangung einer genaueren Kenntniss der Wärmenutzung unserer Feuerungsstätten zwecks Vornahme ersprießlicher Verbesserungen erscheint daher durchaus zeitgemäfs.

Nach dem Titel erwartet man nun kaum einen Baud von 511 Seiten Stärke in dem bekannten Formate der chemisch-technischen Bibliothek, wie er uns vorliegt; und doch kann alles das, was vorgeführt wird, zu der Unterweisung in der Untersuchung der Feuerungsanlagen herangezogen werden, wie man bei der Durchsicht des Werkes erstaunt findet. Die Vollständigkeit ist in Folge dessen unübertrefflich, verschieden allerdings in den einzelnen Richtungen, jedenfalls aber derart, dafs man sich an der Hand der sorgfältigen Inhaltsgliederung leicht über jede Frage zu unterrichten vermag, die im Verlaufe des Vorstudiums und der Ausführung der Untersuchungen auftreten kann. Zweifellos ist das als ein grofser Vorzug zu bezeichnen.

Ueber Zweck und Nutzen der Untersuchungen bei den verschiedensten Arten der Wärmeverwendung belehrt uns die Einleitung recht anschaulich. Die I. Abtheilung enthält eine kurze Uebersicht der wichtigsten einschläglichen physikalischen und chemischen Grundsätze, die II. Abtheilung bringt Näheres über Brennstoffe und Verbrennungsluft, die III. Abtheilung über die anzuwendenden Apparate und Messungen, die IV. Abtheilung endlich über die Prüfung der Feuerungsanlagen im Besonderen. Diese ist in 6 Kapitel gegliedert: Heizanlagen für Wohnräume, Kesselfeuerungen, Gasgeneratoren, Flammöfen, Schachtofen und verschiedene sonstige Arten der Wärmeausnutzung.

Den Schluß bildet ein Anhang von Tabellen, welche die Probe auf Vollständigkeit sicherlich bei jeder Untersuchung glänzend bestehen werden und umsomehr erwünscht sind, weil sie Daten liefern, die man bei derartigen Versuchen und auch zu anderen Dingen nothwendig braucht und dann schwer zu finden weifs. Die Benntzung der Tabellen, welche alle Beziehungen zwischen der Wärme und allen möglichen festen, flüssigen und gasförmigen Körpern umfassen, ist durch ein besonderes Inhaltsverzeichniss erleichtert.

Die I. Abtheilung ist reichlich lang ausgefallen; sie scheint dem Verfasser in dem Streben nach äußerster Vollständigkeit unter der Hand den ursprünglich gesteckten Rahmen gesprengt zu haben; leider mit der Wirkung, dafs der Verfasser in der letzten Abtheilung sich auf die Vorführung von Beispielen ausgeführter Heizversuche beschränken mußte statt eine eingehende Besprechung solcher Versuche für die verschiedenen Feuerungsanlagen zu liefern. In Verbindung mit den gründlichen Aus-

einandersetzungen in der II. und III. Abtheilung hat jedoch auch dieser praktische Theil des Buches hohen Werth. Die Streifung der Elektrizität in der Einleitung und im ersten theoretischen Theil löst die Erwartung aus, daß der praktische Theil nunmehr auch einiges über die Warmwirkungen der Elektrizität bringen werde, eine Erwartung, welche durch das zwei Seiten lange Schlußkapitel mit dieser Ueberschrift nicht verwirklicht wird.

Für den deutschen Leser dürfte es von besonderem Interesse sein, daß die auf S. 223 für Temperaturmessungen bis zu 460° C. empfohlenen Wasserstoff-Quecksilberthermometer von Bock in Wien einen ebenbürtigen Mitbewerber finden in den von Fuess Berlin, Alte Jakobstr. 108, Hof 1. I gelieferten Stickstoff-Quecksilberthermometern, welche für dieselben Temperaturen verwendbar sind.

Auf S. 304 bei dem Heizversuche mit einem Meidinger Füllöfen scheint ein Druckfehler in der Ermittlung der Kalorien vorzuliegen; die Zahl 14,56, welche den Temperaturunterschied in Graden Cels. bezeichnet, muß $19,06 - 5,50 = 13,46$ heißen.

Die Einführung der Bezeichnung „Wärmekapazität“ auf S. 314 und 315 bezogen auf eine Mehrzahl von Gewichtseinheiten im Gegensatz zu der richtig auf die Gewichtseinheit angewendeten „spezifischen Wärme“ paßt schlecht zu den Ausführungen auf S. 48 und 49, wonach Wärmekapazität und spezifische Wärme selbst nach Annahme der Maxwell'schen Begriffsbestimmungen als gleichbedeutend anzusehen sind, sofern man von den Aenderungen der spezifischen Wärme mit der Temperatur absieht.

Im Uebrigen ist die Darstellung allerorten klar und durchsichtig, in Folge dessen leicht verständlich; reiche Quellenangaben erleichtern weiteres Eingehen auf den Gegenstand.

Die gut gezeichneten Textabbildungen, deren 49 vorhanden sind, stellen zumeist die zu verwendenden Apparate in Ansichten und Schnitten dar.

Ausstattung in Druck und Papier sind ohne Tadel. Weiteren Kreisen der industriellen Unternehmungen, zu denen in dieser Hinsicht auch die Betriebe der Eisenbahnverwaltung gehören, wird „die Untersuchung der Feuerungsanlagen“ ein geschätzter Rathgeber sein. S—y.

Mayer, Arthur von, Eisenbahnstationsvorsteher a. D. Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen. 4 Theile in 2 Bänden. XVI. und 1374 S. 8°. Berlin, Wilh. Bansch. 1889/91. Preis 25 „

Der erste Haupttheil des Buchs behandelt die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den deutschen Bundesstaaten. Jedem der letzteren ist ein besonderer Abschnitt gewidmet, welcher geographische Notizen und eine chronologische Darstellung der Entstehung des Landeseisenbahnnetzes mit gelegentlicher Berührung der Gesetzgebung und der Eisenbahnpolitik des betreffenden Staats enthält.

Die alsdann folgende „Geschichte der in anderen Bahnkomplexen aufgegangenen Eisenbahnunternehmungen“ (328 Seiten!) bringt für jede einzelne derselben Mittheilungen über Entstehung, äußere und finanzielle Entwicklung und Ende.

Fernere 828 Seiten (!) füllt, gleichfalls nach Unternehmungen gesondert, die „Geschichte und Geographie der z. Z. vorhandenen, unter selbständiger Verwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen.“ Außer einer Uebersicht über die Entstehung und die Verkehrsergebnisse des betreffenden Bahnnetzes finden sich hier noch Angaben über die Organisation des Unternehmens und als „Geographie“ eine Beschreibung des Laufs und des Verkehrsgebiets jeder einzelnen zu demselben gehörigen Bahnlinie.

Die Anordnung innerhalb der Abschnitte ist die alphabetische.

Wie schon aus der vorstehenden Inhaltsangabe erhellt, hat dem Verfasser eine systematische und erschöpfende Bearbeitung der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland fern gelegen. Was geboten wird, beschränkt sich in der Hauptsache auf eine Zusammentragung thatsächlichen, namentlich statistischen und geographischen Materials, welches bereits anderweit — in Fachschriften, Geschäftsberichten u. s. w. — veröffentlicht ist. Die Anordnung der Darstellung ist nicht nur eine rein mechanische, sondern auch unzweckmäßig, indem sie zu einer Zersplitterung des Stoffs führt und vielfache Wiederholungen nöthig macht. Dafs dem Verfasser die Beherrschung des Materials abgeht, tritt auch in dem, im Verhältnisse zum Inhalte übermäfsig grofsen, Umfange des Buchs (XVI und 1374 Seiten) zu Tage, welcher von vornherein dessen praktische Brauchbarkeit in Frage stellt. Oh die Angahen wenigstens zuverlässig sind, hat nicht geprüft werden können.

Wissenschaftlichen Werth erhält das Buch auch nicht durch eine vorangeschickte dürftige Einleitung und durch allgemeine Redewendungen und pathetische Schlagworte, welche neben kurzen statistischen Uebersichten den wesentlichen Inhalt der die einzelnen Abschnitte schließenden „Rückblicke“ ansmachen.

Fr.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Annali del consiglio delle tariffe delle strade ferrate 1890 (Ministero dei lavori pubblici).
Rome.

Bairry, J. W. Railway appliances: a description of details of Railway construction.
s. 4 d. 6.

Bidrag till Sveriges officiella statistik. Statens jernvaegstrafik. 28 b. Allmaen avensk
jernvaegsstatistik for ar 1889, jemte nagra oppgifter om jernvaegstrafiken ar
1890. utgifven af kongl. Jernvaegsstrelsen. 83 och 26 Sider samt 1 Karta.
Stockholm. Kr. 1,50.

Bombe. Die Enthüllungen über den Bau und die Verwaltung der serbischen Staats-
bahnen. Leipzig. M. 1,20.

Bradshaw's Railway manual. Shareholders' guide and directory. London. s. 12,00.

Candellero, G. Ventilazione delle gallerie della ferrovia transandina. Turin.

Carpi, L. Relazione giudiziaria sul disastro del 24 marzo 1890 lungo la ferrovia in
costruzione Avellino—Benevento. Naples.

Champeval, J. B. Le nouveau chemin de fer d'Anrillac à Saint-Denis Voyage
pittoresque et historique. Tulle. Fres. 0,50

Conran. Les chemins de fer de l'Algérie—Tunisie. Leur état actuel, leur histoire
et leur avenir. Paris. Fres. 10,00.

Cuniberti, M. Una strada ferrata ordinaria di costo minimo in Italia; cenni mono-
grafici sulla costruzione della linea strategica di primo tipo fra Chivasso e
Casale Monferrato. Teramo.

Danfresne, A. Ferrovia economica (III tipo) fra Monté silvano e Penne, in provincia
di Teramo, Abruzzo Ultra Primo: relazione del progetto definitivo. Rome.

Davrillé des Essardt, H. La solution du métropolitain par la transversale. Paris.

Decanville, P. Réponse à la note de M. Félix Martin, ingénieur en chef des ponts
et chaussées, sur le régime des chemins de fer secondaires en France. Corbeil.

Doell, B. Die Wasserstrassen in Frankreich. Berlin 1891.

Die elektrische Strassenbahn in Halle (Saale). Halle 1891.

Fock, A. Les tracés du Transsaharien. Constantine.

Forelhelmer, Professor Dr. Die Eisenbahn von Ismid nach Angora. Berlin. M. 4,00.

Galates, A., Arv. Del carattere giuridico delle penalità pel ritardi convogli
ferroviari.

Goldschmidt, L. Handbuch des Handelsrechts. 3. völlig umgearbeitete Aufl. 1. Bd.
Stuttgart. M. 12,00.

Haass, F. Entwicklung der Posten vom Alterthum bis zur Neuzeit Stuttgart
M. 0,50.

- Hirsch, B. Vorschläge zu einer Personentarifreform. Halberstadt. *M* 0,60.
- Jacquillat, F. Le chemin de fer à voie de 0,60 m à l'exposition universelle de 1889. Paris.
- Koch, W. Dr. jur. Handbuch für den Eisenbahn-Güter-Verkehr. I. Eisenbahn-Stations-Verzeichniß der dem Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas. 22. vollständig umgearbeitete und vermehrte Auflage. Berlin 1891. *M* 7,50.
- Lapparent, A. de. A propos du métropolitain. Le projet Haag. Paris.
- Legrand, Ch. Les chemins de fer de grande altitude des Andes sur la côte du Pacifique. Conférence donnée devant la société belge des ingénieurs et des Industriels en Février 1891.
- Martin, F. Du régime des chemins de fer secondaires en France. Paris.
- Meili, F. Rechtsgutachten im Prozeß der früheren Aktionäre der Eisenbahn Lausanne - Fribourg - Berne und Genève - Versoix gegen den Kanton Freiburg, betreffend Schadensersatz. Zürich 1891.
- Mola, E. La ferrovia del Sempione e gli interessi italiani.
- Molto, E. B. Legislacion de ferrocarriles. Madrid. Peset. 3,50.
- Nansouty, M. de. Le métropolitain de Paris. Le projet de la compagnie des établissements Eiffel. Paris.
- Partiot. Transport d'un torpilleur effectué de Toulon à Cherbourg par les chemins de fer. Paris.
- Sautereau, G. Le métropolitain de Paris. Métropolitain d'intérêt général. Nouveau projet dressé par M. G. Sautereau. Paris.
- Simoni, E. von. Notice relative à un avant-projet de réseau central de tramways à vapeur à Paris. Paris.
- Solerti, A. Costruzione ed esercizio delle strade ferrate e delle tramvie, norme pratiche dettate da una eletta di ingegneri specialisti. Turin.
Die Lieferung Fres. 2,00.
- Statistik, Danmarks. No. 127. De offentlige Jernbaner. Beretning om de norske Jernbaners Drift i Terminen 1ste Juli 1889 - 30te Juni 1890. Afgivet til den kgl. norske Regjeringens Departement for de offentlige Arbeider fra Styrelsen for Statsbanerne. 2 Bl. XL og 238 Sider i stor 8. Kr. 1,00.
- Danmarks. Anhang til samme. 128 Sider i stor 8. 50,00.
- Stretton. Safe Railway working. A treatise on Railway accidents, their cause and prevention. 2e edition. Londres. s. 3 d. 6.
- Tellier, Ch. Le véritable métropolitain. Paris.
- Velten, A. Das Zonensystem für die Benutzung der Eisenbahn-Güterwagen zur Verminderung des Wagenmangels sowie Vereinfachung der Wagenmietheberechnung. Ludwigshafen a. Rh. *M* 0,60.

Zeitschriften.

Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer
Bruxelles.

Juli—August—September 1891.

Exposé de la question de la production de la vapeur. Note sur la question de la vapeur. Exposé de la question de la traction à vapeur des chemins de fer économiques. Exposé de la question des renseignements techniques relatifs aux chaudières de locomotives. Note I sur la question des renseignements techniques relatifs aux chaudières de locomotives. Exposé de la question du matériel des lignes à faible trafic.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

August 1891.

États-Unis de l'Amérique du Nord. — Résultats d'exploitation en 1887 et 1888. Développement du réseau de 1830 à 1888.

Centralblatt der Banverwaltung. Berlin.

No. 34a—43. Vom 26. August bis 24. Oktober 1891.

(No. 34a:) Einsturz der Birabrücke bei Münchenstein. (No. 35:) Neue Weichen- und Signalsicherungsanlage in Limburg a. d. Lahn. (No. 37 n. 40:) Ausführung der Eisenbahnvorarbeiten. (No. 38 n. 41:) Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1889/90. Die Schienenformen der Gotthardbahn. (No. 39:) Einheitszeit für Deutschland. Die neue Wannseebahn. (No. 40a:) Versuche mit der Verwendung von Flußeisen. (No. 41a:) Zur Frage der Weichensicherung.

Der Civillingenieur. Leipzig.

Jahrgang 1891. Heft 6.

Darstellung der Leistungsfähigkeit einer Lokomotive.

Dannbiss. Wien.

No. 38. Vom 17. September 1891.

Die Betriebsergebnisse der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Deutsche Banzeitung. Berlin.

No. 69—82. Vom 29. August bis 14. Oktober 1891.

(No. 69:) Uebelstände in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung. (No. 80 u 82:) Der weitere Ausbau der Berliner Stadteisenbahn.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

Jahrgang 72. Bd. 282. Heft 2.

Neuere Fortschritte im Lokomotivbau.

L'Économiste français. Paris.

No. 33—38. Vom 15. August his 19. September 1891.

(No. 33:) La loi sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies. La réforme des tarifs de voyageurs en Prusse. (No. 37:) Les accidents de chemins de fer. (No. 38:) La construction des lignes de chemins de fer et des tramways, en France, dans le présent et le prochain avenir.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg.

1891. No. 23—32.

(No. 23 und 24:) Ueber Vereinfachungen in der Wagenverwaltung. (No. 25 und 26:) In den Vereinigten Staaten von Amerika gemachte Beobachtungen über die Dauer der Holzschwellen. Ueber den Radstand der Betriebsmittel und die Spurerweiterung in den Bahnkrümmungen. (No. 27 und 28:) Werth und Kauf der Eisenbahnen. Die von der anonymen Gesellschaft in Paris ausgeführten Versuche mit Abt'schen Zahnradbahnen. (No. 29 u. 30:) Dreischieniges Geleis für normal- und schmalspurige Bahn. (No. 31 und 32:) Ueber die Sicherheit der Eisenbahnbrücken.

Engineering. London.

No. 1339—1346. Vom 28. August bis 16. Oktober 1891.

(No. 1339:) The Los Angeles cable Railway. (No. 1340:) Maniton and Pike's Peak Railroad. (No. 1341:) Railways in the United Kingdom. (No. 1342:) The cost of working British Railways. (No. 1343:) The recent movement of German Railways. Fifteen-ton locomotive steam crane. (No. 1344:) The rolling stock of British and American Railways. (No. 1345:) Standard locomotive on Highland Railway. (No. 1346:) Canadian Railways. The Siberian Railway. Railway sand and snow fences.

Engineering News. New York.

No. 33—41. Vom 15. August his 10. Oktober 1891.

(No. 33, 34, 36, 38, 39, 41:) The comparative merits of different systems of car lighting. Competitive tests of freight train brakes in New South Wales. Railways and Railway tunnels in Wisconsin. Duplex compound locomotive for the St. Gothard Ry. Elevated Railway, Philadelphia, Pa. (No. 34:) New signaling arrangements for the Fourth Avenue tunnel, New York City. The Broadway cable road, New York City. Standard tests and methods of testing materials. (No. 35:) The Railway situation in Nicaragua. The Metropolitan Railway of Paris. The Ladame project for rapid transit in Paris. Irrigation and irrigation districts in San Bernardino county, Cal. Abt rack Railways in the world. Ten-wheel compound locomotive, Mexican Central Railway. (No. 36:) German steel rails, splice bars and steel ties. Elevated Railway: Liverpool, England. (No. 37:) The union station at Fort Payne, Ala. The proposed boat Railway round the Dalles rapids, Columbia river. The St. Maude accident and the Westinghouse brake. A fast run on the Philadelphia and Reading R. R. (No. 37—39:) Railway surveys and resurveys. (No. 38:) Railway progress in China. Accidents in the Railway mail services. The heath rail point. The best method of preserving cross-ties. Standard gages for Master Car Builders couplers. Carrying a cable

Railway across a drawbridge. The education of locomotive engineers and fire men. (No. 39 und 41:) The new terminals of the Pennsylvania Railroad at Jersey city. (No. 39:) The Amherst dock of the Chignecto ship Railway. Electric motive power for street Railways. The department of transportation exhibits at the world's Columbian exposition. Accidents on cable and electric Railways in St. Louis. Legal standard time in Canada. (No. 40:) The St. Louis union passenger station. (No. 40 u. 41:) The Stampede or Cascade tunnel on the Northern Pacific R. R. (No. 40:) Statistics showing the progress and prospects of Railway construction in the South-western States. Standard rail and splice bars; New York, New Haven and Hartford R. R. Railways in Burmah. New saloon car for the Furness Railway, England. Railway construction in the Southwest. (No. 41:) Notes of a vacation trip from New York to Salt Lake city and return. Compressed air motors for street Railways in England. American cars for the South-eastern Railway, England. The Viège-Zermatt Railway. Reports of the engineers to the New York city rapid transit commission. Railways and tramways in New South Wales. Plans for New York city rapid transit.

Giornale del genio civile. Roma.

29. Jahrgang. August 1891. Heft 8.

(No. 15:) La ferrovia marinifera di Carrara. (No. 16:) La ferrovia transadriana

Glaser's Annalen für Gewerbe und Banwesen. Berlin.

Heft 7. Vom 1. Oktober 1891.

Neuere Fährdampfer für Eisenbahnzwecke. Ueber bewegliche Drebgestelle für Eisenbahnfahrzeuge. Rauchverbrennungsapparat von C. W. Staus in Berlin. Internationaler permanenter Strafsenbahnverein.

Известия (Der Ingenieur). Kiew.

1891. August-Septemberheft.

Die Fahrgeschwindigkeit. Ueber das Tränken der Holzschwellen. Neuere Einrichtungen an Zentralweichen- und Signalstellwerken.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.

Juli 1891.

Car viaducts across the Railroad tracks. The education of the mechanical engineer.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 30-40. Vom 25. Juli bis 3. Oktober 1891.

(No. 30:) Traffico da e per l'Italia attraverso il Gottardo negli anni 1880 al 1890. (No. 31:) Ferrovia Rocchetta Melè-Gioia del Colle. Di alcuni grandi disastri ferroviari in mezzo secolo. (No. 32:) I viaggiatori a prezzo intero e a prezzo ridotto sulle ferrovie italiane dal 1885 al 1890. (No. 34:) I dividendi delle sei grandi Società ferroviarie francesi negli esercizi 1885, 1881, 1888 e 1890. (No. 35:) Riassunto degli introiti nei principali Centri della rete Mediterranea negli esercizi 1889-1890, 1888-1889, 1887-1888,

1886—1887 e 1885—1886. (No. 36:) Ventilazione delle grandi gallerie con l'apparecchio dell' ing. Saccardo. Lo scontro sulla linea di Vincennes ed il freno Westinghouse. (No. 40:) Applicazione dei freni continni in Inghilterra al 31. dicembre 1890.

The North American Review.

September 1891.

A plea for Railway consolidation. (C. P. Huntington.)

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 35—43. Vom 30. August bis 25. Oktober 1891.

(No. 35:) Die internationale elektrotechnische Ausstellung zu Frankfurt a. M. (No. 36:) Zur Personentarifreform. (No. 37:) Die elektrischen Uhren und die elektrische Richtigstellung der Uhren bei Eisenbahnen. (No. 38:) Ueber 15-Tonnenwagen. (No. 39:) Die Wächterkontrolluhr von H. Boardman. Eisenbahnverkehr im Monat Juli 1891. (No. 40 u. 41:) Die elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Die Betriebsergebnisse der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1890. (No. 42:) Von den bayerischen Lokalbahnen. Eisenbahnverkehr im Monat August 1891. (No. 43:) Verbesserungen an Dampfkesseln.

Political Science Quarterly. New York, London, Berlin.

No. 3. September 1891.

Railroad stock-watering.

Prenssische Jahrbücher. Berlin.

1891. Septemberheft.

Die Bedeutung der Eisenbahnen unterster Ordnung (v. Mühlenfels).

Railroad Gazette. New York.

No. 33. Vom 14. August 1891.

Cranes for Railroad uses. Curvilinear movements of locomotive counterbalances. The intercontinental Railroad in South America. Freight train brakes in Australia. A Central African Railroad. Country roads, the Farmers and the Railroads. The drift of Railroad legislation in Georgia. Notes on the New York, New Haven & Hartford. Radial stay crown bar and Belpaire boilers. The Patton motor. Aht system of rack Railroads.

No. 34. Vom 21. August 1891.

Cranes for Railroad uses. Creamer's system of ventilating passenger cars. Bridge and tunnel warning. Passenger fares and passenger earnings. The ideal Railroad track. Signaling the Fourth Avenue tunnel, New York. Experiences with viaducts over Railroad tracks. Fuel premiums on the Mexican Central. New England roadmaster's association. Pullman palace cars.

No. 35. Vom 28. August 1891.

Cranes for Railroad uses. Brill „maximum traction.“ The Nickerson rail joint. Rapid transit in New York. The load of freight locomotives. Hand brakes on freight cars. Australian brake trials. July accidents. American association for the advancement of science. Track joints. New England roadmaster's association. Train accidents in the United States in July.

No. 36. Vom 4. September 1891.

Lehigh Valley freight terminals-Jersey city N. Y. Influence of rates of toll on the utility of transportation routes. The cushion car wheel. The proposed Matterhorn Railroad. Progress of compound locomotive building. The principles governing Railroad rates. Interstate commerce commission reports. Burlington freight house at St. Louis.

No. 37. Vom 11. September 1891.

Continuous rails. The national surface cattle guard. „Multiple speed“, Railroad for the world's fair. Locomotives for suburban traffic. Elevated terminals in Chicago. Some pointers on the City and South London subway. A Brooks suburban locomotive. Canadian Railroads as servants of the United States. Government regulation of Railroads. Roadmaster's association of America — Minneapolis convention. Notes from the bridge shops. Steam locomotives supplanted by electricity. Master car builder's association standards.

No. 38. Vom 18. September 1891.

The New York Central fast passenger engine. The standard gauge for the M. C. R. coupler. The heath rail joint. The new gauge for vertical plane couplers. Minneapolis vs. Duluth Cylinder volumes for compound locomotives. Railroad in New South Wales. The latest long fast distance run. Ninety miles an hour. The fast trip from Yokohama to Queenstown. Roadmaster's association of America — Minneapolis convention. General passenger agent's convention. Moving slack coal by blowing. Street railroads in Holland.

No. 39. Vom 25. September 1891.

Grovetown station — Georgia Railroad Co. Department of transportation exhibits building for world's Columbian exposition. Locomotives for fast runs. Apparatus for removing driving tires outside of shops. August accidents. Indian Railroad notes. Railroad in Spain-notes by a mechanic. The opening of the St. Clair tunnel. Methods of the car record office. The principles of train dispatching. Train accidents in the United States in August. Avalanches in Austria and Switzerland. Table of seconds per mile at various speeds in mile per hour. The Statesville disaster. A short review of the history of the articulated locomotive.

No. 40. Vom 2. Oktober 1891.

Interlocking at Waterloo-station London & Southwestern Railway. Deep water trestle-intercolonial Railway of Canada. Conduit system for electric Railroads. Proportions of cylinders for compound locomotives. The Nebraska report. Report of the government directors of the Union Pacific. The slide Railroad at the Columbian world's fair. Railroad passenger fares in Hungary and England. General passenger and ticket agents' association.

No. 41. Vom 9. Oktober 1891.

Telegraph register of trains N. Y., L. E. & W. R. R. Cavern's device for pre-heating air for locomotives. Johnstone's starting valve for compound locomotives. Standard box car — Denver & Rio Grande R. R. Rapid transit in New York. The New Kentucky constitution and the Railroads. The

rapid transit question in New York city. Emery wheels. Recent Illinois Central fruit cars. Test of the short duplex automatic brake. A new Railroad device. Air brakes in freight service.

The Railway Engineer. London.

No. 140. September 1891.

Express passenger engine with 7 ft. 6 in. single driving wheels and inside cylinders (Great Northern Railway). A real Irish grievance. Sections and mechanical conditions of car wheels. Four wheels coupled express passenger engine (Great Eastern Railway) fired with liquid fuel. Relative value of compound locomotives of different types. Holding power of square spikes. Dean's compound locomotive. Locomotives for India. Administration record on the Railways in India for 1890—91.

No. 141. Oktober 1891.

Three cylinder compound passenger engine „Jeanie Deans“ London and North Western Railway. Mountain Railway construction. Railway structures. Steel and iron axles. Water for locomotive purposes. The government surveys for the Great Siberian Railroad. 10-ton petroleum tank wagon, Grazi-Tsaritsin Railway, S. E. Russia. Statistics of the principal English Railways for the half-year ending 30th June, 1891, compared with the corresponding period of 1890. Consumption of liquid fuel per ton mile on compounded locomotives in South-East Russia. Annual report upon the working of Railways in New Zealand.

The Railway News. London.

No. 1442—1450. Vom 22. August bis 17. Oktober 1891.

(No. 1442:) Railway expenses. — Locomotive charges. The last of the broad gauge. State purchase of Railways: a novel argument. (No. 1443:) British Railways for 1890. Railway progress in Ireland. (No. 1444:) British and American Railway statistics. The zone tariff in Hungary. Japanese Railways. Chinese Railways. The new route to China and Japan. (No. 1445:) Railway rates (Irish section). Railway servants' hours of labour. (No. 1446:) Home Railways in 1890: Board of trade report. The St. Clair international tunnel. The Railway problem in Japan. (No. 1447:) Canadian Railroads as servants of United States. Russian Railways. (No. 1448:) The St. Clair tunnel. The past quarter's traffic. Proposed fresh legislation for the French Railway companies. (No. 1449:) Second class. American and British Railway stocks. Brazilian Railways. Railways in China. (No. 1450:) Second class: a retrospect.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

No. 6. Juni 1891.

Monographie d'une ligne à voie d'un mètre avec rampes maxima de 40 mm et rayons minima de 40 m. (Ligne de Beanne à Arnay-le-duc.) Note sur l'installation des appareils hydrauliques de la nouvelle gare de Paris-St.-Lazare. Systèmes de freins continus appliqués sur les chemins de fer du royaume-uni, au 31 décembre 1890. Expériences comparatives exécutées par les ateliers de Rhode-Island (États-Unis) sur une locomotive compound et sur une locomotive ordinaire.

No. 1. Juli 1891.

Enclenchement et manoeuvre centrale des aiguilles et signaux aux gares de Lausanne et Rennes (Chemin de fer Simplon). Le réseau des chemins de fer de l'État, à Sumatra.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 7—15. Vom 15. August bis 7. Oktober 1891.

(No. 7:) Die elektrische Straßeneisenbahn Sissach—Gelterkinden. (No. 12:) Zum Brückeneinsturz bei Münchenstein. (No. 14—15:) Die Genèrosobahn.

Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt. Wien.

No. 99—124. Vom 27. August bis 24. Oktober 1891.

(No. 99:) Zusammenstellung der im Monat Juli 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 103:) Zusammenstellung der Längen der Straßeneisenbahnwerke. Binnenschiffahrtsordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und die Wasserstraßen ihrer Stromgebiete. (No. 104:) Die englischen Eisenbahnen im ersten Halbjahre 1891. (No. 105:) Eisenbahnverkehr im Monat Juli 1891 und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1891 mit jenen der gleichen Periode 1890. (No. 106:) Das Eisenbahnwesen Brasiliens im Jahre 1890. (No. 109:) Projektirte Instadierung der englischen Ueberlandspost nach Ostindien über Budapest und Salonichi. (No. 111:) Elektrische Straßeneisenbahnen (Statistische Daten über sämtliche gegenwärtig im Bereiche aller Welttheile mit elektrischer Kraft betriebene Straßeneisenbahnen). (No. 112:) Zusammenstellung der im Monate August 1891 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. (No. 113:) Stand der spanischen Eisenbahnen bis Ende des Jahres 1889. (No. 114:) Die neue Zeitbestimmung im Eisenbahnverkehr. (No. 115:) Eisenbahnverkehr im Monat August 1891 und Vergleich der Einnahmen in den ersten 8 Monaten 1891 mit jenen der gleichen Periode 1890. (No. 118:) Zur Frage des Anrechtes des Schiffers auf das „Uehermaß“. (No. 122:) Provisions- und Unterstützungsinstitut für Diener und Arbeiter der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft im Jahre 1890. (No. 124:) Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich 1892.

La voie ferrée. Paris.

No. 461 bis 469. Vom 27. August bis 22. Oktober 1891.

(No. 461:) Les lignes pauvres d'intérêt général. Le matériel des chemins de fer allemands. Les chemins de fer en Russie. (No. 462:) Les conseils généraux et les chemins de fer d'intérêt local. Les échecs de la garantie d'intérêt. L'Ouest algérien et la garantie d'intérêt. (No. 463:) Le système de „Bouillon“. Les grandes compagnies et le contrôle de l'État. La voie étroite et les chemins de fer agricoles. (No. 464—465:) La loi de 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local. (No. 464:) M. Yves Guyot. La situation financière des six grandes compagnies. Les chemins de fer algériens. Les nouveaux tarifs de transports en Belgique. Les transports en petite vitesse. (No. 465:) Le projet de loi sur des transports de marchandises. Le procès

de la catastrophe de Saint-Maudé. (No. 465—467:) La situation des chemins de fer d'intérêt local dans les départements. (No. 466:) A propos de la loi de 1880. (No. 466, 467 und 469:) Le parasitisme dans les concessions de chemins de fer. (No. 466:) La statistique des accidents. Un nouveau pas vers la solution du Transsaharien. La garantie d'intérêt. (No. 467:) Le Transsaharien. Les conseils d'administration des grandes compagnies. (No. 468:) La soudure des tarifs. Les accidents de chemins de fer. La situation des chemins de fer d'intérêt local dans les départements. (No. 469:) Le projet de loi sur les tarifs. La réorganisation du comité technique. Le chauffage des trains de voyageurs. L'industrie des déficits.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 37 und 38. Vom 11.—30. September 1891.

(No. 37 und 38:) Ueber die Eintheilung und Definition der Eisenbahnen, deren Beschreibung und Benennung. (No. 38:) Die Zukunft der elektrischen Bahnen.

Журнал министерства путей сообщения. (Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten.) St. Petersburg. Nichtamtlicher Theil.

Heft Mai—Juni 1891.

Die Ausstellung graphischer Fahrpläne für Güterzüge. Lokomotivneubau auf der Gryäsy-Zariziner Eisenbahn. Ueber die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge. Personenwagen III. Klasse mit Schlafstellen.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

Jahrgang XII. 1891. Heft X—XII.

Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in Frankfurt a. M. Die Hauptbahnhofsanlagen in Frankfurt a. M. Erhöhung des Bahndammes zwischen Hamburg und Bergedorf. Die Hochwasserschäden an der Dortmund-Gronau-Emscheder Eisenbahn und ihre Beseitigung.

Zeitschrift für Staats- und Volkswirtschaft. Wien 1891.

No. 36—41. Vom 6. September bis 11. Oktober 1891.

(No. 36:) Der ungarische und der österreichische Zonentarif. (No. 40 u. 41:) Das Berner Uehereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

No. 35—43. Vom 30. August bis 25. Oktober 1891.

(No. 35:) Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat Juni 1891. (No. 36, 37 und 40:) Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1890. (No. 36:) Unfallstatistik der deutschen und österreichisch-ungarischen Bahnen vom Jahre 1878 bis einschließlich 1889. (No. 37:) Belgiens Nebenbahnen im Jahre 1890. (No. 38:) Ueber die neue Gesetzesvorlage, betreffend die Tramwayen mit Maschinenbetrieb und die wirtschaftlichen Eisenbahnen in Italien (Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche). (No. 39:) Die Finstermünzbahn (Meran-Landeck). (No. 40:) Der österreichisch-ungarische Eisenbahn-

verkehr im Monat Juli 1891. (No. 41:) Internationaler permanenter Straßenbahnverein. (No. 42:) Die Resultate des ungarischen Zonentarifes. Der Vorschlag der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1892. (No. 43:) Die österreichisch-ungarische Direktorenkonferenz in Sarajevo. Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr im Monat August 1891. Eröffnung der Eisenbahn Fürstenfeld—Hartberg.

Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.

Jahrgang 47, Heft IV.

Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens (G. Cohn).

Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. Berlin.

No. 25 bis 30. Vom 1. September bis 30. Oktober 1891.

(No. 25:) Das lose Rad (System Moreau) für Straßenbahnen. (No. 25, 27 bis 30:) Ueber das Sekundärbahnwesen in Frankreich. (No. 27, 28:) Die Lage der elektrischen Eisenbahnen in London. (No. 27 und 29:) Die neue Straßenbahn in Helsingfors und die Frage des zweckmäßigsten Straßenbahnsystems. (No. 28:) Die verschiedenen Systeme der elektrischen Straßenbahnen. (No. 30:) Der Münchener Trambahnvertrag. Die Patentachse für Straßenbahnwagen, System Lau.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

No. 66 bis 83. Vom 26. August bis 24. Oktober 1891.

(No. 66 bis 68:) Die elektrische Straßenbahn in Halle. (No. 69:) Beabsichtigte Aenderung einer wichtigen Bestimmung im Vereinswagenübereinkommen. (No. 70:) Wünsche in Betreff der Statistik über Bahnen untergeordneter Bedeutung. (No. 71:) Das Berner internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (No. 72:) Die südbaiischen Eisenbahnen im Jahre 1890. (No. 73 und 77, 81—82:) Zum neuen internationalen Eisenbahnfrachtrecht. (No. 74, 75:) Reisebemerkungen über die Betriebsergebnisse der amerikanischen Eisenbahnen. (No. 75:) Die Uebelstände der Dampfheizung bei der Eisenbahn und die Möglichkeit ihrer Beseitigung. (No. 76:) Die Einführung einer einheitlichen Zonenzeit im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Eisenbahnen bei einer Mobilmachung der neutralen Staaten. (No. 77:) Ein fünfzigjähriges Amts jubiläum. (No. 78:) Ueber Eisenbahnunfälle. (No. 79:) Die Lokalbahn Traunstein—Trostberg. (No. 80:) Zur Einführung einer Einheitszeit in Deutschland. (No. 83:) Die Berechnung der Leistungen der Lokomotiven und ihre Abmessungen.

Princeton University Library



32101 066890326



